



Innenstädte transformieren!

Foto: Alexander Spatari / Getty images

Governance: neue
Lösungen durch
Koproduktion

Freiräume:
neues Stadtgrün
in den Zentren

Immobilienmärkte:
Wertewandel und
Strukturanpassungen



Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Impressum

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Schriftleitung

Markus Eitges
Robert Kaltenbrunner
Peter Jakubowski

Redaktion

Dorothee Gintars
Marion Klemme
Daniel Regnery
izr@bbr.bund.de

Redaktionsschluss

15. Mai 2022

Satz und Gestaltung

Bettina Mehr-Kaus

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Verlag und Vertrieb

Franz Steiner Verlag
Birkenwaldstraße 44
70191 Stuttgart
Telefon +49 711 2582-314
Telefax +49 711 2582-390
www.steiner-verlag.de/izr



Die Beiträge werden von der Schriftleitung/
Redaktion gezielt akquiriert. Der Herausgeber
übernimmt keine Haftung für unaufgefordert
eingesandte Manuskripte. Die von den Autorinnen
und Autoren vertretene Auffassung ist nicht
unbedingt mit der des Herausgebers identisch.

Bezugsbedingungen: Jahresabonnement
Print 48,00 € (4 Hefte) zzgl. Versandkosten
(Inland: 11,80 €, Ausland: 16,80 €);
Jahresabonnement Online 48,00 € (4 Hefte);
Jahresabonnement Print und Online 62,00 €
(4 Hefte) zzgl. Versandkosten (Inland: 11,80 €,
Ausland: 16,80 €); Einzelheft Print 19,00 €
(versandkostenfrei); Einzelheft Online 19,00 €;
Einzelheft Print und Online 23,00 €
(versandkostenfrei) – Preise inkl. MwSt.
Ihr Abonnement der Informationen zur
Raumentwicklung hat eine Laufzeit von
12 aufeinander folgenden Monaten. Es verlängert
sich um jeweils weitere 12 Monate, wenn es
nicht spätestens 6 Wochen vor Ende der Laufzeit
schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Weitere Informationen

www.bbsr.bund.de/izr



Foto: Alexander Spatar / Getty Images

Liebe Leserin, lieber Leser,

in den vergangenen Jahren und ganz aktuell zeigt sich in verschiedenen Lebens- und Wirtschaftsbereichen, dass es sich lohnt, vielseitig aufgestellt zu sein. Das betrifft die Jobsuche genauso wie die Mobilität, die Energieversorgung genauso wie die Materialbeschaffung.

Innenstädte haben lange hauptsächlich auf eine Funktion gesetzt: Konsum. Heute legen die Konkurrenz zum Online-Handel und die Auswirkungen der Coronapandemie nahe, dass die Handelsfunktion unsere städtischen Zentren zukünftig nicht mehr als alleinige Säule tragen kann. Wenn immer mehr Geschäfte schließen, bedeutet das aber nicht zwangsläufig den Niedergang der Innenstädte. Im Gegenteil, es schafft Platz für eine neue Vielfalt. Und es gibt sie auch schon: Bibliotheken eröffnen in Einkaufspassagen, Cafés dienen gleichzeitig als Beratungsstellen, leerstehende Ladenlokale werden zu Co-Working-Spaces und in ehemaligen Kaufhäusern entstehen Wohnungen und Büroflächen.

Auch der öffentliche Raum muss zukünftig mehr Funktionen übernehmen, um die Attraktivität der Innenstädte zu gewährleisten. Neben einer hohen Aufenthaltsqualität geht es darum, das soziale Miteinander zu fördern, verschiedene Formen der Mobilität konfliktfrei zu ermöglichen, Grün- und Erholungsraum vorzuhalten und auch Überraschendes zu bieten. Gerade in den dicht bebauten Innenstädten kommt dem öffentlichen Raum außerdem die wichtige Rolle zu, die

Folgen des Klimawandels abzufedern. Dafür gilt es, Grünflächen jeglicher Größenordnungen zu schaffen und miteinander zu vernetzen.

Doch solche Prozesse sind keine Selbstläufer. Für die Transformation braucht es Mut, Kreativität und Engagement. Neue Wege werfen immer auch neue Fragen auf: Welche Rolle übernehmen die Kommunen? An welcher Stelle sind Politik und Wirtschaft gefragt? Wie können sich die Menschen vor Ort einbringen? Wie können die einen von den anderen profitieren? Und wie lassen sich gesetzliche Einschränkungen und klassische Denkmuster aufbrechen?

Das Heft beschäftigt sich mit den verschiedenen Facetten, die bei dem aktuellen Wandel der Innenstädte eine Rolle spielen: Umgang mit Leerstand, Auswirkungen von Digitalisierung und Online-Handel, Mobilität, grüne und klimaangepasste Stadträume sowie Chancen und Grenzen gemeinschaftlicher Innenstadtentwicklung. Forschungsprojekte und Praxisbeispiele machen Mut, unkonventionelle Wege einzuschlagen und mit (vermeintlich) kleinen Veränderungen zu beginnen. Statt den Niedergang zu beschwören, heißt es, aktiv zu werden und Innenstädte zu transformieren!

Dorothee Gintars
für das Redaktionsteam IzR

Inhalt

4



Foto: barbaroga – stock.adobe.com

4

Transformation der Innenstädte: zwischen Krise und Innovation

Die Kernbereiche der Innenstädte und Zentren wurden in den letzten Jahrzehnten stetig als Konsum- und weniger als Lebensraum entwickelt. Künftig sollte es vermehrt um die Gestaltung der öffentlichen Räume und zukunftsfähige Nutzungen gehen.

Marion Klemme

16

Lokalspezifische Nutzungsmischung in Zentren

Der Beitrag beleuchtet Strategien und Instrumente, die Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt unterstützen – und berichtet über Beispiele integrierter Zentrenentwicklung aus der Praxis.

Mechthild Renner

30

Stimmung auf den Märkten für Wirtschaftsimmobilien

Kollektiver Wertewandel und Strukturanpassungen verändern die Wirtschaftsimmobilienmärkte. Welche Entwicklungspotenziale sehen Immobilienprofis?

Eva Neubrand

48



Foto: Fabian Dosch

40

Koproduktion im Zentrum

Der Beitrag schildert, wie sich Innenstädte stärker als Gemeinschaftswerke verstehen lassen. Darauf aufbauend entwickelt der Autor strategische Handlungsansätze für eine koproduktive Innenstadt.

Stephan Willinger

48

Neues Stadtgrün – vielseitiger Nutzen

Attraktive Frei- und Grünräume helfen dabei, City-Lagen zu beleben. Zugleich unterstützen sie die Anpassung an den Klimawandel.

Stephanie Haury, Fabian Dosch

64

Nachhaltig mobil in der Stadt

Mobilitätsplanung für die Innenstadt beschränkt sich nicht auf die attraktive Gestaltung von Fußgängerzonen.

Melanie Schade

72

Onlinehandel und Innenstädte

Erwerben Menschen aus Innenstädten seltener Waren online, da sie direkten Zugang zum stationären Handel haben? Und wie tragen digitale Angebote zur Stärkung von Innenstädten bei?

Andrea Jonas

112



Foto: Klaus Selle

128



Fotos: Kathrin Bach/Isabé-Sophie Cratz; Grafik: freepik.com

80 Vom innerstädtischen Bürogebäude zur Wohnimmobilie
Im Herbst 2020 wurde die letzte Wohnung in einem der größten innerstädtischen Umnutzungsprojekte in Köln bezogen. Der Autor erläutert zentrale Arbeitsschritte und Stolpersteine.
Michael Ammann

94 Kaufhaus ade
Der Artikel zeigt, wie ehemalige innerstädtische Handelsimmobilien zu multifunktionalen, zukunftstauglichen Stadtbausteinen werden können.
Thomas Binsfeld

106 Innenstädte zum Leben erwecken
Drei Beispielprojekte der Urbanen Liga: Wie bringen sich junge Stadtmacherinnen und Stadtmacher in ihre Städte ein?
Stephanie Haury

112 Transformation der Innenstädte: Wer? Mit wem? Und: wie?
Innenstadtentwicklung als Governance-Prozess
Im Gespräch mit Klaus Selle

120 Erfolgreich gegen Leerstand in Wittlich
Um die Innenstadt in Wittlich stand es vor einigen Jahren nicht besonders gut: Eine Initiative von verschiedenen Akteuren der Stadt brachte neues Leben in die Innenstadt.
Rainer Wener


128 Mit Social Media die Innenstadt stärken
Für viele ist das Shoppen per Smartphone und Tablet zur Gewohnheit geworden. Die Stadt Geisenheim hat daher eine digitale Marketingstrategie entwickelt.
Isabé-Sophie Cratz

130 Berlins städtische Zentren im Wandel
Das Erdgeschoss steht in Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum. Beide Elemente unterliegen einer großen Transformation. Ein Projekt in Berlin sucht nach geeigneten Ansätzen.
Stefan Kruse, Elke Plate

144 Karl Ganser – Gründervater der BfLR
Am 21. April 2022 verstarb Professor Dr. Karl Ganser. In den über 60 Jahren seines vielseitigen beruflichen Lebens beeinflusste er die Raumforschung und Raumplanung maßgeblich.
Markus Eltges, Peter Jakobowski, Robert Kaltenbrunner, Heiner Monheim

TRANSFORMATION DER INNENSTÄDTE: ZWISCHEN KRISE UND INNOVATION





Die Kernbereiche der Innenstädte und Zentren wurden in den letzten Jahrzehnten stetig als Konsum- und weniger als Lebensraum entwickelt. Wenn Menschen lediglich „Frequenzen“ für den Handel darstellen, geraten Qualitäten wie die Gestaltung der öffentlichen Räume aus dem Blick. Die Coronakrise hat einzelne Funktionsverluste der Innenstädte noch einmal beschleunigt und für alle sichtbar gemacht. Nichtsdestotrotz sollte der Diskurs weniger den Niedergang herbeireden, sondern mehr konkrete Chancen und zukunftsfähige Nutzungen thematisieren.

Dr. Marion Klemme

ist Geographin und leitet das Referat „Stadtentwicklung“ im BBSR.

Aktuell befasst sie sich mit Transformationsprozessen wie Innenstadtentwicklung und neuen Arbeitswelten sowie urbanistischer Zukunftsforschung im Projekt „Stadt von übermorgen“.

marion.klemme@bbr.bund.de

Alte und neue Krisen

Weit vor der Coronapandemie zeigten der Strukturwandel und die Krise des stationären Einzelhandels bereits Spuren in den Innenstädten. Da die aktuelle Krise den Problemdruck allerdings deutlich verschärft hat, steht das Thema Innenstadt mehr denn je im Fokus von Verbänden, Wissenschaft, Ministerien und Medien.

Probleme, die heute wieder intensiv diskutiert werden, waren bereits vor mehr als zehn Jahren Anlass, das Weißbuch Innenstadt aufzulegen (vgl. BMVBS 2011). Der Strukturwandel im Einzelhandel inklusive der Krise der Kauf- und Warenhäuser sowie der zunehmende Verlust inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte wurden ebenso beklagt wie eine rückläufige Flächenproduktivität. Die Konkurrenz durch den digitalen Handel machte dem stationären Einzelhandel bereits damals zu schaffen. Auch dieser Trend hält an: Die Renditen sinken stetig, da Umsatzanteile an den Onlinehandel verloren gehen (vgl. Beitrag Jonas in diesem Heft). Ebenso erzeugt ein verändertes Einkaufs- und Freizeitverhalten weniger Anlässe, die Innenstadt aufzusuchen.

Funktionsverluste zentraler Versorgungsbereiche prägen demnach seit geraumer Zeit die Innenstädte. Es sind aber nicht nur der Strukturwandel und aktuelle Krisen, sondern auch zementierte städtebauliche und verkehrliche Zustände, die die Innenstädte belasten: Die Aufenthaltsqualität lässt vielerorts zu wünschen übrig. Das Leitbild einer am Auto ausgerichteten Stadtentwicklung prägt nicht nur die Mobilität, sondern ebenso den Stadtraum. Lärm- und Feinstaubbelastungen sind in den Zentren besonders hoch und die Verteilung und Gestaltung des öffentlichen Raums entspricht nur selten den Anforderungen an eine attraktive, grüne und klimagerechte Stadt. Insbesondere die Fußgängerzonen haben sich zu monofunktionalen, wenig ästhetisch gestalteten Stadträumen entwickelt. Ihr Erscheinungsbild ist oftmals beliebig, nicht zuletzt durch austauschbare Filialen von Einzelhandels- und Dienstleistungsketten.

Bereits vor der aktuellen Krise wurden Funktionen wie Gewerbe, Bildung oder Wohnen aus vielen Innenstädten verdrängt: Zu teuer waren die Immobilien, zu hoch die Mieten für Nutzungen, die weniger Renditen erwirtschaften als der seinerzeit lukrative Einzelhandel. Nun werden viele dieser Handelsstandorte aufgegeben: Zahlreiche Kaufhäuser schließen, große Filialisten kündigen an, einzelne Standorte nicht weiter zu betreiben. Lassen sich für die leerstehenden Ladenlokale keine Nachnutzungen finden, sind negative Dominoeffekte auf das räumliche Umfeld zu erwarten. Die Attraktivität eines ganzen Standortes leidet und Identifikationsorte verschwinden.

Die Coronapandemie beschleunigt den ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Neben dem Einzelhandel sind nun auch Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, Kultur-, Sport- und Verkehrsbetriebe und die damit verbundenen Immobilien von der Krise betroffen. Das Institut für deutsche Wirtschaft hat berechnet, dass der deutschen Wirtschaft rund 335 Milliarden € an Wertschöpfung durch die Pandemie verloren gegangen sind (vgl. Bardt 2021). Das hinterlässt tiefe Spuren – auch in den Innenstädten.

Der Krisen nicht genug: Zu den städtebaulichen und wirtschaftlichen Herausforderungen kommen global wirksame Trends wie der Klimawandel, verbunden mit der Notwendigkeit einer Energie- und Mobilitätswende, sowie der überbordende Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft. Starkereignisse und Hitzeperioden wirken aufgrund hoher Versiegelungsanteile und hoher baulicher Dichte in Innenstädten teils besonders gravierend. Klimaschutz und Klimaanpassung sind zentrale Zukunftsthemen, die bei der Weiterentwicklung von Innenstädten zwingend mit zu bedenken sind (vgl. Beitrag Haury/Dosch). Die entstehenden Nutzungskonflikte sind in den Blick zu nehmen und sorgsam abzuwägen: Für die Klimaanpassung ist eine stärkere Durchgrünung wesentlich, für den Klimaschutz hingegen benötigt es eine kompakte Innenstadt, inklusive einer Nachverdichtung freier oder untergenutzter Flächen. Die Erfordernisse der Klimaresilienz sind insbesondere bei Investoren und Architekten sowie politischen Entscheidern noch nicht fest verankert. Kurzfristig schrecken vielfach die Mehrinvestitionen ab. Die langfristigen ökonomischen Vorteile wie Kostensenkung für Gebäudekühlung, Vermeidung von Schadensbeseitigung oder positive Gesundheitseffekte sind oft nicht präsent.



Foto: Marion Klemme

Leerstand in einer 1-a-Lage der Essener Innenstadt

Multi statt mono

Die coronabedingten Lockdowns haben den Blick auf die verwaisten Innenstädte gelenkt. Schlagzeilen wie „Das Sterben der Innenstädte ist in vollem Gange“ (Börsenblatt 2021) oder „Corona-Krise verstärkt Innenstadt-Sterben“ (Norddeutscher Rundfunk 2020) konnte man fast täglich lesen. Aber gilt der Zusammenhang: Stirbt der Handel, stirbt die Innenstadt? Eben nicht. Innenstadt- und Handelsentwicklung werden allzu oft synonym betrachtet. Die reine Einkaufsstraße ist ein Auslaufmodell, doch die Innenstädte selbst bleiben. Sie befinden sich in einem Transformationsprozess, da der Anteil des Handels abnimmt und Platz macht für Neues.

Für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung ist der Blick zu weiten: Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und hohe Aufenthaltsqualitäten machen die Attraktivität von Innenstädten aus (vgl. Beitrag Renner). Der Handel ist nur ein Teil dieser Vielfalt – und profitiert wiederum von eben dieser. Zukünftig spielen vermehrt Wohnen, Bildung, Gewerbe,

öffentliche Infrastrukturen, Erlebnis- und Kulturangebote, Dienstleistungen, Handwerk, Produktion, Co-Working sowie Einrichtungen für Freizeit und Gesundheit in der Innenstadt eine Rolle. Das ist nicht unbedingt neu; vielmehr ist es eine Rückbesinnung und kreative Weiterentwicklung der altbewährten Marktplatzfunktion mit ihrem bunten, vielfältigen Treiben. Eine vielfältige Nutzungsmischung kann Innenstädte wieder beleben, und zwar über die Ladenöffnungszeiten des Handels hinaus. Die Etablierung neuer Nutzungen hängt allerdings wesentlich davon ab, wie sich die Innenstadtmieten entwickeln und wer sich den Standort leisten kann (vgl. Beitrag Neubrand).

Insbesondere für Klein- und Mittelstädte sind (oder waren) Kaufhäuser wichtige Anker und Frequenzbringer. Werden Filialen geschlossen, folgen weitere Probleme, von Beeinträchtigungen des Erscheinungsbilds über Imageverlust bis hin zu einem rückläufigen Einzelhandelsangebot. Je länger ein sol-



Foto: haeusler/querkraft

In Wien hat IKEA einen urbanen Flagship-Store eröffnet, kombiniert mit weiteren Geschäften, einem hippen Hotel und Gastronomie. Rankpflanzen und Bäume sollen das Mikroklima verbessern (vgl. querkraft 2021)



Foto: Ulf Marek

Mit dem Elmshorner Pop-up-Store für Start-ups und Kreative realisierte das Stadtmarketing Elmshorn einen Laden auf Zeit

ches Gebäude leer steht, desto gravierender wirkt sich das auf den Standort aus. Die gute Nachricht aber lautet: Inzwischen ist für fast alle Warenhausimmobilien, die in der jüngeren Vergangenheit geschlossen haben, eine Nachnutzung gefunden. Ein Abriss war selten (vgl. BBSR 2015). Mixed-Use-Konzepte führen verschiedene Nutzungen zusammen und so zogen in die ehemaligen Kaufhäuser nach Umbau und Umstrukturierung kleinere Einzelhändler, Büros, Gastronomie und Dienstleister ebenso ein wie Museen, Theater, Verwaltung, Volkshochschulen oder Altenheime (vgl. Beitrag Binsfeld). Die Krise der Kaufhäuser begann bereits in den 1980er-Jahren und so können viele Städte heute von erfolgreich realisierten Umnutzungen lernen (vgl. Hangebruch 2020). Derartige Prozesse sind allerdings kein Selbstläufer: Sie sind aufwendig, kostspielig und erfordern einen langen Atem.

Analoge Orte als Gegenstück zur digitalen Alltagswelt

Innenstädte leisten einen Beitrag zur Stärkung der lokalen Identität, in Klein- und Mittelstädten genauso wie in Großstädten. Dazu tragen stadtbildprägende und identitätsstiftende Bauwerke und Plätze ebenso bei wie das baukulturelle Erbe – und vor allem das eigentliche Leben: Echte

Das gilt auch für die Umwandlung von Handels- oder Büroflächen in Wohnraum. Sie bietet eine Chance, neue Wohnformen und Raum für neue Lebensmodelle in zentraler Lage zu verwirklichen. Um die Wohnfunktion in der Innenstadt zu stärken, reicht es allerdings nicht aus, Wohneinheiten zu schaffen. Es bedarf auch eines geeigneten Wohnumfeldes mit Aneignungsräumen, Möglichkeiten zur Nachbarschaftsbildung und entsprechender sozialer Infrastruktur (vgl. Beitrag Ammann).

Und der Handel? Er verschwindet nicht gänzlich, aber seine Bedeutung für die Innenstadt verändert sich. Zukünftig wird er nicht mehr der Magnet sein, der er einmal war. Der Strukturwandel erfordert eine räumliche Konzentration der Handelsflächen auf gute Innenstadtlagen, basierend auf ökonomisch tragfähigen und vielfältigen Einzelhandelsangeboten, die mit Erlebnisvielfalt sowie neuen Servicekonzepten einhergehen. Dazu wird bereits einiges ausprobiert und umgesetzt: Pop-up-Stores, Shop Sharing oder Shared Stores gehen gegen den Leerstand an. Das lässt sich in Kleinstädten wie Elmshorn ebenso beobachten wie in der Metropole Wien.

Die Notwendigkeit zur Erneuerung und Mischung betrifft aber auch die Form, wie Ware angeboten wird: Insgesamt zeichnet sich ab, dass Anbieterinnen und Anbieter, die stationäre Angebote mit digitalen Komponenten und Plattformen verbinden, besser für die Zukunft gerüstet sind. „Was digitalisiert werden kann, wird digitalisiert. Nur wenn der Handel die Radikalität der Veränderungen begreife, könne er wirklich neue Ansätze angehen und die innerstädtische Handelskultur aktiv mitgestalten“ (Christ 2018: 4). Und dennoch: Nachfrage nach einem physischen und haptischen Einkaufserlebnis wird es weiterhin geben, „nur künftig stärker mit digitalen Formaten überlappend und häufig an hybriden, multifunktionalen Orten... Blended Living eben“ (Reiter 2020: 15). Dementsprechend wird die Entwicklung vom Multi- und Cross- zum Omnichannel weiter vorangehen, um den vielfältigen Ansprüchen der Kundschaft gerecht zu werden.

Begegnungen, haptische Erlebnisse, authentische Orte, Atmosphäre, Flair und Ambiente, Sehen und gesehen werden. Damit einher gehen Bedürfnisse, die sich für manche Menschen nur zum Teil, für andere gar nicht digitalisieren lassen.

Dementsprechend sind analoge Antworten auf grundlegende Bedürfnisse des gesellschaftlichen Zusammenlebens zu finden. Reiter (2020: 15) ist diesbezüglich optimistisch: „Je virtueller die Gesellschaft wird, desto mehr steigt die Bedeutung analoger Orte.“ Und eben diese wertvollen Räume sollten uns nicht abhandenkommen. Denn was einmal verloren ist, lässt sich meist nur schwer wiederherstellen. Es gilt, nicht unreflektiert auf Digitalisierung als rein technischen Fortschritt zu setzen, sondern „raumsensitiv“ digitale Vorteile zu nutzen und analoge Lebensräume zu erhalten und weiterzudenken. Es besteht ein Bedarf nach Möglichkeiten zur Aneignung öffentlicher Räume und sozialer Interaktion in der Innenstadt, der aktuell nicht erfüllt wird (vgl. auch Bauer/Riedel/Braun 2021: 18 f.). Die Flucht aus dem digitalen Alltag suchen bereits heute viele Menschen in Formaten wie urbanem Gärtnern, StadtLesen oder Communal Eating (vgl. Christ 2018).

Der Bedarf nach inklusiven, barrierefreien Aufenthalts- und Begegnungsorten sowie beispielbaren Stadträumen ist unbestritten. Ein besonderes Augenmerk ist auf konsumfreie Angebote zu richten, welche die Innenstadt und ihre Angebote nicht nur für Menschen mit Geld vorhalten, sondern für alle öffnen. Aktuell werden auch „Dritte Orte“ als Orte der Begegnung, des Austausches und der Kultur vermehrt diskutiert und bereits realisiert, zum Beispiel in Radevormwald, Dortmund, Steinhagen oder Neubeckum. Für alle zugänglich und nutzbar, sozial inklusiv und größtenteils konsumfrei haben sie das Potenzial, Innenstädte zu bereichern und zu beleben. Sie sollten gut erreichbar, niedragschwellig und barrierefrei zugänglich und einladend gestaltet sein. Es gilt, den Bestand zu nutzen und bestehende Initiativen kooperativ einzubinden. Bibliotheken, ehemalige Ladenlokale, verwaiste Gaststätten, Kirchen, Bahnhofsräume – sie alle lassen sich als urbanes Wohnzimmer, Freiraum, Bühne oder Plattform für Projekte, Kreativität und Gemeinsinn aktivieren (vgl. Netzwerk Innenstadt NRW 2021).

Die öffentlichen Räume der Innenstadt erfüllen weiterhin auch politische Funktionen. Und dabei sind nicht nur die großen Wahlkampfbühnen oder Repräsentationsveranstaltungen der Regierenden gemeint, sondern auch der Ausdruck politischer, wirtschaftlicher und sozialer Ansprüche der Stadtbevölkerung in Form von Versammlungen oder Demonstrationen. Die Klimastreiks der Fridays-for-Future-Bewegung, die Treffen der sogenannten Querdenker oder jüngst die Antikriegsdemonstrationen, sie alle finden in den Zentren der Städte statt, denn gerade hier ist der öffentliche Raum „Projektionsfläche einer Gesellschaft und Bild politischer und sozialer Änderungen“ (Aesche/Dimmer 2001: 34). Durch die mannigfaltigen Optionen der virtuellen Welt sind politische Kundgebungen zwar nicht mehr an den



Foto: romanple – stock.adobe.com

Das MuseumsQuartier Wien bietet Kunst und Kultur, Cafés und Shops und ist mit seinen Freizeit- und Ruhezeiten ebenso ein Ort der Erholung mitten in der Stadt



Foto: Marion Klemme

Ein Zeichen gegen den Ukraine-Krieg:
Die Kröpcke-Uhr in Hannover ganz in schwarz

physischen Raum gebunden, dennoch ist es für ihre umfassende Wahrnehmung wesentlich, dass sie weiterhin einen Platz im öffentlichen Raum der Stadtzentren haben.

Orientierung finden

Verfolgt man Diskussionen um die Transformation von Innenstädten, so spielt das Leitbild der europäischen Stadt eine große Rolle. Es behält weiterhin seine Gültigkeit, gleichwohl die konkrete Umsetzung vor Ort immer wieder aufs Neue verhandelt werden muss. „Innenstädte sind vielfältig in ihrer Funktion, verschieden in ihrer Dimension, individuell in ihrer Geschichte und speziell in ihrer Eigenart. Pauschalisierungen und Durchschnittswerte verführen zu Fehlschlüssen“ (BMVBS 2011: 15). Das gilt entsprechend auch für die Entwicklung von Zukunftskonzepten. Es gibt keine Blaupause; jede Innenstadt braucht ihre individuellen, lokalspezifischen Lösungswege. Um diese aufzuspüren, sind die Ideen, das Engagement und die Gestaltungskraft zahlreicher Stadtakteure nötig. Dabei kann man von Best-Practice-Sammlungen profitieren, von wissenschaftlichen Studien lernen und Förderprogramme nutzen – und dennoch müssen die Akteure einer jeden Kommune die Aufgaben aktiv anpacken und ihren eigenen Weg gehen.

Für diesen Prozess liefern übergeordnete Strategien und Leitbilder Orientierung, wie beispielsweise die Neue Leipzig-Charta (BBSR 2020) als Leitdokument für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung, die auf der Grundidee einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung fußt. Oder auch die Innenstadtstrategie des Bundes (BMI 2021), die ganz konkret Herausforderungen, Aufgaben und Instrumente für eine multifunktionale, resiliente und kooperative Innenstadtentwicklung benennt. Jüngste Forschungen zur Stadt von übermorgen geben einen strukturierten und umfassenden Überblick über Zukunftstrends, die auch für die Entwicklung der Innenstadt relevant sind. Ein praxistauglicher Werkzeugkasten ermöglicht die Durchführung von lokalen Zukunftsdiskursen, um gemeinsam mit Stadtakteuren verantwortungsvoll Perspektiven für die Innenstadt der Zukunft zu entwickeln (vgl. BBSR 2022).



Foto: Marion Klemme

Anhand der Arbeitsmaterialien aus dem ExWoSt-Projekt „Stadt von übermorgen“ (BBSR 2022) entwickeln lokale Akteure gemeinsam Zukunftsperspektiven für ihre Innenstadt

Für die Innenstadt der Zukunft sind sämtliche Funktionen in den Blick zu nehmen und in ihrer jeweiligen Bedeutung zu analysieren sowie zwingend auch ganzheitlich zu betrachten. So lassen sich Verflechtungen und das Ineinandergreifen – beispielsweise von Wohnen, Versorgung, Verkehr und sozialer Interaktion – für zukünftige Konzepte und Visionen berücksichtigen (vgl. Bauer/Riedel/Braun 2021). Die bestehende Klimakrise erfordert, dass Umweltbelange konsequent mitbedacht werden: Themen wie Ressourceneffizienz, klimaneutrale Bauweisen und nachhaltige Mobilität finden sich bereits in zahlreichen kommunalen Agenden wieder. Die Idee einer kompakten Stadt, einer Stadt der kurzen Wege, greift beispielsweise das Konzept der 15-Minuten-Stadt auf. Hier soll es Bewohnerinnen und Bewohnern möglich sein, innerhalb kürzester Zeit zu Arbeit, Wohnung, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen zu gelangen. Hauptverkehrsträger ist dabei das Fahrrad. So hat es sich auch die Bürgermeisterin von Paris auf die Fahnen geschrieben: Innerstädtische Parkplätze sollen in großem Umfang weichen und durch Grünflächen, Spielplätze und Radwege ersetzt werden. Für die meisten Pariser Straßen wird Tempo 30 eingeführt (vgl. Dettling 2021). Andere Großstädte folgen dem Konzept, darunter Wien, Berlin und Hamburg. Ob diese Idee eine Utopie ist oder zur Stadt der Zukunft führt, bleibt

abzuwarten. Allen Ansätzen ist gemein, zukünftig weniger das Auto als vielmehr den Menschen als Maßstab in den Vordergrund zu stellen (vgl. Gehl 2015). Sie berücksichtigen die Bedürfnisse derjenigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind prioritär, um Lebens- und Aufenthaltsqualitäten in Innenstädten zu erhöhen (vgl. Beitrag Schade).



Foto: Christian Müller – stock.adobe.com

Wenig Raum für Fahrradfahrer in einer von Autos dominierten Innenstadt

Was die Transformation erschwert

Um die Monotonie heutiger Fußgängerzonen hinter sich zu lassen und ein individuelles, weniger austauschbares Zentrum zu gestalten, bedarf es Kreativität, Mut und Experimentierfreude. Und dabei wird deutlich: Transformationsprozesse zu gestalten, ist eine enorme kulturelle Herausforderung (vgl. Schneidewind 2018), gerade in Innenstädten. Dafür sind gewohnte Verhaltens- und Handlungsmuster zu hinterfragen. Man muss sich auf Neues und Unbekanntes einlassen. Es geht eben nicht „nur“ um Ressourcen und Kompetenzen, sondern ebenso um Werte, Einstellungen und Haltungen. In deutschen Innenstädten hat sich über Jahre und Jahrzehnte die gesellschaftliche Konsumorientierung räumlich manifestiert. Was kommt danach?

Wenngleich der „Einheitsbrei“ in der City oft beklagt wird, so scheint es schwer zu fallen, ein buntes Miteinander verschiedener, ungleichartiger Nutzungen auszuhalten. Und so stellt sich die Frage, inwiefern ein solches Miteinander in Deutschland mit den planungskulturellen Gepflogenheiten und baurechtlichen Vorgaben tatsächlich einhergehen kann oder überhaupt erwünscht ist. Der Drang, Dinge zu



Foto: Marion Klemme

Die Passerelle in Hannovers Innenstadt: wenig einladend ... und wenig los

ordnen, scheint hierzulande sehr ausgeprägt. Ursula Baus (2021) bringt auf den Punkt, was Transformationsprozesse in Deutschland enorm erschwert: „Allen Wenden (Verkehrs-, Energie-, Bildungswenden und so weiter) steht ein leviathanisches Monster gegenüber: der Regulierungsapparat, der uns eine Überregulierung gigantischen Ausmaßes beschert, uns lähmt und jegliche Systemkritik im Keim zu ersticken droht.“ Die Verfahrenswege sind kompliziert, die Abstimmungsprozesse langwierig: Lange Planungs- und Genehmigungszeiten sowie eine kaum zu überblickende Anzahl an gesetzlichen Vorschriften, Auflagen und Normen verzögern

nicht nur Stadtumbau- und Transformationsprozesse, sie sind auch Kostentreiber.

Schauen wir in andere Metropolen der Welt: Sie zeigen uns, dass die Innenstadt mehr als die Summe ihrer Nutzungen sein und ein teils krautiges Durcheinander verschiedenartiger Nutzungen zu ganz eigenen Qualitäten führen kann. So sind es nicht zwangsläufig konkrete Funktionen und Angebote, die Innenstädte wieder attraktiv machen können, ebenso kann es der Reiz der überraschenden, der nicht vorhersehbaren Erlebnisse des Urbanen sein.

Innenstadt gemeinsam machen

Die Transformation der Innenstadt ist eine Herausforderung für die gesamte Stadtgesellschaft. Sie bedarf der Vernetzung und Mitwirkung verschiedener Akteursgruppen (vgl. Beitrag Willinger). Eine zentrale Rolle nehmen die Bestandshalter ein. Wer eine innerstädtische Immobilie besitzt, wird sich mancherorts entscheiden müssen, ob die Miete gesenkt oder Leerstand akzeptiert werden soll. Einzelne nehmen die beschriebenen Trading-down-Effekte billigend in Kauf, da sich Modernisierungen oder Investitionen in neue Konzepte für sie kurzfristig nicht rechnen. Es gibt aber auch Eigentümerinnen und Eigentümer, denen etwas am Standort liegt und die gesprächsbereit sind. Zentral ist die Frage, wie solche mitwirkungsbereiten Menschen und interessierte Nutzerinnen und Nutzer zueinander finden. Hier sind Kommunikationsprozesse und Vermittlungsarbeit zentral. Ebenso sind Beratungsangebote zu Rechtsfragen und möglichen Träger- oder Geschäftsmodellen gefragt. Nachahmenswerte Beispiele wurden unter anderem durch

den Wettbewerb zum Bundespreis kooperative Stadt identifiziert (BBSR 2021a).

Innenstadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe und gleichzeitig eine zentrale kommunale Gestaltungsaufgabe. „Sie verlangt Leadership der Stadtspitzen, fachliches Know-How und Kreativität der Verwaltung“ (Kühl 2021). Die öffentlichen Akteure sind einerseits gefragt, eine Anstoß- und Vermittlerrolle einzunehmen, mit dem Ziel, viele Ideen, Dynamiken und Ressourcen in die Innenstädte zu bringen. Andererseits bedarf es einer grundlegenden Offenheit gegenüber Ideen aus der lokalen Wirtschaft und der Zivilgesellschaft, um im Sinne des Collaborative Leadership zu wirken und gemeinsame Ergebnisse und Wertschöpfung zu erzielen – auch aus Unterschieden heraus (Rubin 2009). Um Zusammenarbeit und Koproduktion auszuprobieren, gegenseitige Wertschätzung zu lernen und Vertrauen zu entwickeln, sind konkrete Projekte nötig (vgl. Interview Selle).

Den Wandel finanzieren

Die Kosten für den Transformationsprozess sind in den Kommunalhaushalten zu berücksichtigen, damit öffentliche Akteure eine zukunfts- und gemeinwohlorientierte Innenstadtentwicklung personell und fiskalisch mitgestalten können. Das gilt für die Einrichtung von Verfügungsfonds, die Gestaltung einer aktiven Boden- und Liegenschaftspolitik sowie eine aktive Teilhabe am Immobilien- und Grundstücksmarkt. „Wichtige Instrumente sind eine Stärkung des kommunalen Vorkaufsrechts und der kommunalen Bodenverfügbar-

keit. [...] Komplementär zur besseren Flächenverfügbarkeit müssen die Voraussetzungen für die Einrichtung kommunaler Immobilien- und Bodenfonds geschaffen werden. Das ist vor allem eine Frage der Finanzausstattung“ (Kühl 2021). Und diese ist seit jeher knapp bemessen.

Wenn es einer Kommune gelingt, leere Schlüsselimmobilien zu erwerben oder anzumieten, kann sie als Eigentümerin bzw. Mieterin neue Nutzungen an zentralen Standorten

gezielt etablieren. So strebt die Stadt Lübeck an, eine ehemalige Karstadt-Immobilie zu erwerben, um in den Obergeschossen Klassenräume zweier Gymnasien sowie Lernorte der Musikhochschule und in den unteren Etagen Co-Working und Räume für Start-up-Unternehmen und Pop-up-Stores unterzubringen (Zuschlag 2021). Dieses Mixed-Use-Konzept leistet einen Beitrag zur Stärkung des Innenstadtstandortes.

Kommunen können verschiedene Förderprogramme nutzen, um akute und strukturelle Problemlagen anzugehen und – zumindest punktuell – Aktivitäten auf den Weg zu bringen. Neben der Städtebauförderung von Bund und Ländern zielt auch das Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ darauf ab, die Erarbeitung von innovativen Konzepten und Handlungsstrategien und deren Umsetzung zu fördern (BBSR 2021b). Und im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik werden aktuell 17 Pilotprojekte zur Post-Corona-Stadt gefördert, 8 davon mit Innenstadtbezug: Die Themenvielfalt reicht von strategischen Ansätzen wie einem kuratierten Erdgeschoss-Management in Zentren (Berlin) über die Bildung einer Akademie für kollaborative Stadtentwicklung (Aachen) bis hin zu konkreten Umsetzungsprojekten wie temporären Pop-up-Projekten in Ludwigsburg (BBSR 2021c).



Foto: Mini-Stadtpark Ludwigsburg

Kooperative Projekte wie der Mini-Stadtpark der „Pop-up-Innenstadt“ in Ludwigsburg ermöglichen gemeinsame Experimentier- und Erfahrungsräume im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik

Innenstadt neu denken: jetzt!

Die Stadt – und damit auch die Innenstadt – erfindet sich immer wieder neu. Um Innenstädte zukunftsfähig zu machen, sind zum einen die Chancen der Digitalisierung für den Transformationsprozess zu nutzen, beispielsweise für neue Kommunikations-, Bildungs- oder Handelsformate, für digitale Mobilitätsleitsysteme oder digital unterstützte Logistikkonzepte. Zum anderen ist das analoge Gegenstück zur Digitalwelt zu identifizieren und zu stärken, das innerstädtische Räume einzigartig und erlebenswert macht und Teilhabe ermöglicht. Öffentliche Freiräume sind Orte der Begegnung, des sozialen Zusammenhalts sowie der baukulturellen Identität. Gerade für Menschen, die nur sehr wenig Geld für das tägliche Leben zur Verfügung haben, bedarf es attraktiver, konsumfreier Angebote und Räume in der Innenstadt.

Die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten lässt sich auch dauerhaft verbessern, indem Frei- und Grünflächen konsequent weiterentwickelt und qualifiziert werden. Grünräume leisten zudem einen positiven Beitrag für Gesundheit und Wohlbefinden, dienen Tieren und Pflanzen als Lebensräume und sind zentral für Klimaschutz und -anpassung. Hier sind



Foto: Marion Klemme

Abkühlung an heißen Sommertagen in der Innenstadt von Le Mans, Frankreich

Pocket-Parks als kleine, multicodierte Grünflächen, die auch in Baulücken oder auf ehemaligen Verkehrsflächen in den Bestand integriert werden können, verstärkt mitzudenken. So können kleine grüne Oasen entstehen, die schattige Rückzugsorte an Hitzetagen bieten, die Tieren und Pflanzen als Lebensräume dienen. Weil für immer mehr Menschen die Bedeutung nachhaltiger Lebensweisen, regionaler Produkte und kurzer Wege steigt (ZfK 2020), erleichtert das den Weg hin zu einer durchgrünten, klimafreundlichen Innenstadt. Veränderte Lebensstile und Konsummuster führen zu mehr Nachfrage nach neuen und oftmals auch nachhaltigen Angeboten.

Gleichzeitig prägt Ressourcenknappheit den Umbau der Innenstädte: Baumaterialien sind knapp und werden zusehends teurer. Zirkularität und die Wiederverwertung be-

reits eingesetzter Rohstoffe sind vermehrt anzustreben, um Ressourcen zu schonen und gleichzeitig Abfall zu vermeiden. Die Innenstadt der Zukunft sollte sich am Dreiklang „reduce, reuse, recycle“ orientieren.

Öffentliche und private Akteure einer Kommune sind gefragt, im Rahmen einer integrierten Entwicklung die verschiedenen Herausforderungen zusammen zu denken und für die Zukunft ein eigenes Profil für ihre Innenstadt zu entwickeln. Diese Transformation der Innenstadt ist multifunktional, resilient und kooperativ zu gestalten. In kleinen wie großen Kommunen werden bereits vielversprechende Konzepte, Ideen und Projekte entwickelt und realisiert. Diese Aktivitäten machen Mut! Haben die Innenstädte ihre beste Zeit also noch vor sich?

1

Moringa Hafencity, Frontseite:
Das Wohnhochhaus wird in Hamburg nach dem Prinzip Cradle-to-Cradle geplant und umgesetzt



Quelle: Moringa GmbH

Literatur

- Adam, B.; Klemme M., 2020:** Die Stadt im Krisenmodus. In: BBSR (Hrsg.): Informationen zur Raumentwicklung. 4/2020: 4–15.
- Aesche, J.; Dimmer, C., 2001:** Mythos öffentlicher Raum – wie öffentlich muss der Stadtraum der Zukunft noch sein? Kaiserslautern. Zugriff: https://kluedo.ub.uni-kl.de/frontdoor/deliver/index/docId/1629/file/Aesche-Dimmer_Mythos_oeffentlicher_Raum.pdf [abgerufen am 29.04.2022].
- Bardt, H., 2021:** Lockdown: Bis zu 50 Milliarden Euro Corona-Schäden im ersten Quartal. IW Nachricht 29.02.2021. Zugriff: <https://www.iwkoeln.de/presse/iw-nachrichten/hubertus-bardt-bis-zu-50-milliarden-euro-corona-schaeden-im-ersten-quartal.html> [abgerufen am 15.12.2021].
- Bauer, W.; Riedel, O.; Braun, S., 2021:** elasticity – Experimentelle Innenstädte und öffentliche Räume der Zukunft. Empirische Szenariostudie der Innovationspartnerschaft Innenstadt 2030+ und Future Public Space. Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), Stuttgart.
- Baus, U., 2021:** Architektur am Ende. In: friends of marlowes, 12.10.2021. Zugriff: <https://www.marlowes.de/architektur-am-ende/> [abgerufen am 21.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015:** Innovationen für Innenstädte. Nachnutzungen leerstehender Großstrukturen. Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017:** Nutzungsmischung und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemmnisse. BBSR-Online-Publikation, Nr. 23/2017, Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2020:** Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bonn. Zugriff: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Leipzig-Charta-2007/leipzig-charta-2007_node.html [abgerufen am 14.03.2021].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021a:** KOOP.STADT. Bundespreis kooperative Stadt. Instrumente und Praxisbeispiele. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/koop-stadt-dl.pdf;jsessionid=10825042528624984E4D366F5AE2068F.live21301?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 20.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021b:** Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/zukunftsfaeahige-innenstaedte-zentren-node.html> [abgerufen am 18.03.2022].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021c:** Nationale Stadtentwicklungspolitik. Zugriff: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektaufruf/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt_node.html [abgerufen am 10.12.2021].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2022:** Die Stadt von übermorgen. Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien. Bonn
- BMI – Bundesministerium des Innern und für Heimat (Hrsg.), 2021:** Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Berlin. Zugriff: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.html> [abgerufen am 18.03.2022].
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2014:** Kommunale Weißbücher. Zukunft Innenstadt gestalten. Berlin.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2011:** Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin/Bonn.
- Börsenblatt, 2021:** „Das Sterben der Innenstädte ist in vollem Gange“ (18.02.2021). Zugriff: <https://www.boersenblatt.net/news/das-sterben-der-innenstaedte-ist-vollem-gange-165659> [abgerufen am 21.03.2022].
- Christ, W., 2018:** Markt und Mitte über die Zukunft der Innenstädte. In: buchreport magazin 9/2018. Zugriff: <https://www.buchreport.de/news/markt-und-mitte-ueber-die-zukunft-der-stadtzentren/> [abgerufen am 03.09.2021].
- Dettling, D., 2021:** Innenstadt: Es lebe die Erlebnisstadt. Zugriff: <https://kommunal.de/innenstadt-erlebnisstadt> [abgerufen am 18.03.2022].
- Gehl, J., 2015:** Städte für Menschen. Berlin.
- Hangebruch, N., 2020:** Neue Perspektiven für alte Warenhäuser. Ein Blick auf die Mittelstädte. In: Forum Stadt 2/2020: 141–154. [abgerufen am 29.12.2021].
- Kühl, C., 2021:** Warum Gemeinwohl- und Gewerbeinteressen zwei Seiten einer Medaille sein können. Zugriff: <https://www.blog-bpoe.com/2021/03/16/kuehl/> [abgerufen am 18.03.2022].
- Netzwerk Innenstadt NRW (Hrsg.), 2021:** Magazin Innenstadt. Thema Dritte Orte. 01/2021. Münster.
- Norddeutscher Rundfunk, 2020:** Corona-Krise verstärkt Innenstadt-Sterben. tagesschau.de (Video), 3.11.2020. Zugriff: <https://www.youtube.com/watch?v=g0JLCK8GfBM> [abgerufen am 05.05.2022].
- Reiter, A., 2020:** Corona und die Zukunft der Innenstadt. In: magazin Innenstadt, 01/2020: 14 f.
- Rubin, H., 2009:** Collaborative Leadership. Developing Effective Partnerships for Communities and Schools. Corwin Press, USA.
- Schneidewind, U., 2018:** Die große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. Frankfurt am Main.
- querkraft, 2021:** Der gute Nachbar. Urbanes, autofreies IKEA Einrichtungshaus und Hostel mit öffentlicher Dachterrasse. Presseinformation. Wien.
- ZfK – Zeitung für kommunale Wirtschaft, 2020:** Umfrage: Drei von vier Deutschen wollen nachhaltig leben. Zugriff: <https://www.zfk.de/politik/deutschland/umfrage-drei-von-vier-deutschen-wollen-nachhaltig-leben> [abgerufen am 21.03.2022].
- Zuschlag, A., 2021:** Vom Kaufhaus zum Schulhaus. In: taz vom 17.10.2021. Zugriff: <https://taz.de/Innenstadtbelebung-ohne-Konsum/!5805634/> [abgerufen am 11.04.2022].



Stadtkern Haldensleben



Stadtteilzentrum Marzahner Promenade Berlin



LOKALSPEZIFISCHE NUTZUNGSMISCHUNG IN ZENTREN

Für zukunftsfähige Innenstädte,
Stadt- und Ortsteilzentren



Stadtverträgliche Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt stärken die Attraktivität der Zentren, erhöhen die Nutzungsfrequenz und sorgen so für Belebung. Dazu müssen viele verschiedene Akteure und die Bürgerschaft vor Ort gemeinsam an maßgeschneiderten Lösungen arbeiten. Der Beitrag beleuchtet Strategien und Instrumente, die Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt unterstützen – und berichtet über Beispiele integrierter Zentrenentwicklung aus der Praxis.

Mechthild Renner

ist Projektleiterin im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Referat „Stadtentwicklung“. Sie beschäftigt sich unter anderem mit Fragen integrierter Entwicklung von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren.
mechthild.renner@bbr.bund.de

Zentren im Wandel

Fortwährend stehen Städte und ihre Zentren vor neuen Herausforderungen. Dies liegt an der Parallelität von Wachstum und Schrumpfung im Bundesgebiet, dem gesellschaftlichen, demografischen, wirtschaftlichen und technischen Wandel, der Entwicklung zur Informationsgesellschaft und dem Klimawandel. Die mit der COVID-19-Pandemie verbundenen Kontaktbeschränkungen haben zumindest aktuell zum Umbruch geführt: zum Beispiel mit der Öffnung zum Homeoffice, einer erkennbar zunehmenden Nutzung von Frei- und Grünräumen, Problemen im Bereich von Gastronomie, Hotellerie, Vergnügungstätten und Kultur oder einer abnehmenden Auslastung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Auch haben sie einige Prozesse beschleunigt – unter anderem die Digitalisierung und den sich bereits länger abzeichnenden Strukturwandel im Einzelhandel (s. Beiträge Klemme, Haury/Dosch und Jonas in diesem Heft).

Gleichwohl unterliegen vor allem Innenstädte von jeher einem intensiven Wandel. Nutzungszyklen sind hier vergleichsweise kurz und Veränderungen baulich-räumlicher Strukturen an der Tagesordnung. „Städte verändern sich an keiner Stelle so schnell wie in der Stadtmitte“ (Hatzfeld 2006: 63). Die zentralen Stadträume unterliegen also nach wie vor und immer wieder einem hohen Veränderungsdruck. Hier vollzieht sich

ein ständiger Funktions- und Strukturwandel. Vielerorts haben die Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren Funktionsschwächen zu beklagen und an Attraktivität und Lebendigkeit verloren. Leerstände und nicht genutzte Infrastrukturen können Zentrumsfunktionen beeinträchtigen. In strukturstarken Zentren kommt es hingegen zu Nutzungskonkurrenzen und -verdrängungen.

Die Ausgangslagen und Rahmenbedingungen in den Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren sind sehr heterogen. Maßgeblich dafür sind regionale Besonderheiten und lokalspezifische Eigenarten: Handelt es sich um einen Ort, der touristisch geprägt ist; eine Innenstadt, die im Krieg zerstört und wiederaufgebaut wurde; ein Zentrum in der Städtelandschaft des Ballungsraums Ruhrgebiet; ein prosperierendes oder eher strukturschwaches Zentrum – um einige Beispiele zu nennen. Auch die Größe der Stadt – ob Groß-, Mittel- oder Kleinstadt – und deren Lage im Raum sowie Entstehungsgeschichte und Baualter der Zentren spielen eine Rolle. Die städtebaulichen Problemlagen können vielschichtig sein. Welche es konkret vor Ort gibt, worin die Potenziale der Zentren für ihre zukünftige Entwicklung im Einzelnen liegen, unterscheidet sich von Zentrum zu Zentrum. Die städtebaulichen Situationen sind in den verschiedenen zentralen Stadträumen vielfältig.



Foto: Mechthild Renner

Fußgängerzone in der Innenstadt der Lutherstadt Wittenberg

Zur Charakteristik und Abgrenzung von Zentren

Bilden Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren zentrale, attraktive, vitale und lebenswerte Orte, so haben sie eine herausragende Bedeutung für die Stadt und die Region. Dann sind sie „Herz“ und „Rückgrat“ ihrer örtlichen Entwicklung (vgl. BMI 2021b: 72). Insofern stehen sie schon immer im Fokus der Planenden.

Charakterisieren lassen sich Innenstädte als funktionale und räumliche, häufig dicht bebaute Kristallisationspunkte der Stadt. In ihnen konzentrieren sich verschiedene Nutzungen, insbesondere Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Verwaltung und Wohnen. Dabei haben zahlreiche Einrichtungen eine Versorgungsfunktion über das Zentrum hinaus. Viele Innenstädte verfügen über Einzugsgebiete, die weit über die Stadtgrenzen hinausgehen. In Innenstädten bündeln sich soziale, wirtschaftliche, kulturelle und politische Aktivitäten.

In Stadtteilzentren spielen das Wohnen und die Nahversorgung eine größere Rolle und ihre Funktionen sind vor allem lokal relevant. Hier spielt sich eher das Alltagsleben ab.

Je nach Disziplin umreißen Fachleute die Innenstadt unterschiedlich, als „Stadtzentrum“, als „City“ einschließlich

„Cityrand“ oder sehr weit gefasst auch als „innere Stadt“ – also als Innenstadt plus ihre Randgebiete. Je nach Lage ordnen sie die Stadtteile der Innenstadt, dem Innenstadtrand oder dem Stadtrand zu (vgl. BBSR o. J. a). Städte kennzeichnet aber auch ein polyzentrisches System, da viele von ihnen aufgrund von Gebietsreformen durch Zusammenschluss von Gemeinden oder Eingemeindung entstanden sind (vgl. z. B. BMVBS 2011: 15).

Eine allgemeingültige Abgrenzung von Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren existiert nicht. Die räumliche Festlegung obliegt den Kommunen. Perspektivisch ist nämlich nicht allein der Bestand relevant, sondern auch die dynamischen Entwicklungskomponenten sind maßgeblich (vgl. auch Güttler/Rosenkranz 1998: 84). Diese können zum Beispiel brachgefallene Flächen nahe der Innenstadt oder des Stadtteilzentrums bilden, die häufig als Erweiterungsgebiet der Zentren dienen. Die Entwicklungsperspektiven der Zentren sind also mit in den Blick zu nehmen. Zudem ermöglichen sie wichtige Optionen für die Nutzungsanreicherung. So betrachtet, kann sich die kommunale Abgrenzung der Innenstadt bzw. der Stadtteilzentren im Laufe der Zeit auch ändern.



Foto: Mechthild Renner

Blick auf die Altstadt von Stralsund

Nutzungsmischung für Zentren vorteilhaft



Foto: Mechthild Renner

Grüne Insel im Verkehr, Düsseldorf

Zahlreiche Argumente sprechen dafür, in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren Nutzungsmischung zu stärken und Funktionsvielfalt auszubauen. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Innenentwicklung ist es entscheidend, ein Nebeneinander der Nutzungen von Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbe, Kultur und Bildung, gesundheitlicher und öffentlicher Einrichtungen aktiv stadtverträglich zu gestalten. Dazu gehört auch, den Verkehr konfliktarm zu organisieren und den öffentlichen Raum zu qualifizieren. Zu berücksichtigen sind ferner Barrierefreiheit und -armut sowie Klimaschutz und -folgenanpassung. Auftretende Nutzungskonflikte – beispielsweise zwischen Wohnen und Gastronomie – sind zu lösen. Durch Kompromissbereitschaft wird angestrebt, verschiedene Interessen zu harmonisieren. Auszuloten ist, einerseits Nutzungsmischung zu fördern, andererseits schutzbedürftigen Nutzerinnen und Nutzern in ihren berechtigten Ansprüchen auf Lebensqualität zu entsprechen.

Eine funktionierende Nutzungsmischung macht Zentren attraktiver, erhöht ihre Nutzungsfrequenz, sorgt so für ihre Belebung und stabilisiert sie nachhaltig. Zentren mit nutzungsgemischten räumlichen Strukturen sind robuster und widerstandsfähiger. Bricht eine von vielen Nutzungen weg, so ist es im Vergleich zu monofunktionalen Strukturen wesentlich einfacher, den anstehenden Wandel zu gestalten. Die räumliche Nähe unterschiedlicher Funktionen sorgt dafür, dass Infrastrukturen besser ausgelastet werden. Kurze Wege können unnötigen Verkehr vermeiden und die Nahmobilität stützen. In Verbindung mit einer umweltschonenden

Mobilität können sie Schadstoffbelastungen reduzieren. Das verträgliche und damit harmonisierende Zusammenspiel vielfältiger Nutzungen kennzeichnet die Vitalität und Funktionsfähigkeit von Zentren. Es macht gemeinsam mit baukulturellen Qualitäten ihre Anziehungskraft und Ausstrahlung aus.

Über das städtebauliche Prinzip der Nutzungsmischung sind sich Stadtplanerinnen und -planer seit Langem einig. Es war auch in der Leipzig-Charta verankert (vgl. BMUB 2007) und die Neue Leipzig-Charta (vgl. BBSR 2021a) legt wieder den Fokus auf eine integrierte Entwicklung. Zudem bilden Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt schon lange einen wesentlichen Kern der Städtebauförderung. So zielt die zwischen Bund und Ländern vereinbarte Strategie zur Umsetzung des Zentrenprogramms auf Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren ab (vgl. BMVBS 2009:11; vgl. BMUB 2017:13). Das Folgeprogramm „Lebendige Zentren“ setzt ebenfalls auf die integrierte Entwicklung der zentralen Stadträume. Ähnliches gilt für die Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI: Sie fokussiert ebenfalls auf Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt für die Innenstädte und Zentren (vgl. BMI 2021a: 17 f.).

Ansichten aus der lokalen Praxis: Nutzungsmischung in Pandemiezeiten

In einer Kurzbefragung zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung äußerten sich lokale Akteure umgesetzt oder in Umsetzung befindlicher Gesamtmaßnahmen. Im Fokus standen die Auswirkungen der Coronapandemie. Der Experte aus Bad Wildungen erläuterte, dass die Unterstützung aus dem Zentrenprogramm eine funktionale Mischung im Innenstadtbereich ermöglichte, die sich bisher trotz Pandemie als widerstandsfähig erwiesen habe (vgl. BBSR 2021b: 28). Die Interviewpartnerin aus Emden bestätigte, dass die Funktionsmischung der Innenstadt dazu beitrug, die bisherigen Auswirkungen der Pandemie in ihrer Stadt zu mildern (vgl. ebd.: 36). Die Vertreter aus Kiel wiederum teilten mit, dass die differenzierteren Nutzungen und die Angebotsvielfalt die Kieler Innenstadt krisenfester machen (vgl. ebd.: 40). Der Siegener Experte prognostizierte einen weiteren Bedeutungsgewinn der Nutzungsmischung, da kleinere gemischte Einheiten im Gegensatz zu homogenen städtebaulichen Strukturen robuster und gegenüber derartigen Krisenfolgen resistenter seien (vgl. ebd.: 44).

Erkenntnisse und Empfehlungen: Wie sich Nutzungsmischung in Zentren fördern lässt

Eine vielfältige und verträgliche Nutzungsmischung ergibt sich nicht von selbst. Der Erhalt, die Stabilisierung und Entwicklung gemischter Zentren ist eine längerfristige und wiederkehrende Aufgabe. Sie erfordert eine prozessorientierte und transparente Planung und Umsetzung. Sie bedarf der Kommunikation, Kooperation und Koproduktion. Informelle Instrumente helfen bei der Vorbereitung und Durchführung, formelle Instrumente aus dem Werkzeugkasten des Allgemeinen und Besonderen Städtebaurechts ergänzend bei der planerischen Absicherung. Dabei kann die Städtebauförderung und hier insbesondere das Zentrenprogramm unterstützen. Das gilt, wenn Nutzungsintensitäten abnehmen, Gebäude leerstehen, Investitionen unterbleiben und als Folge Funktionsverluste und städtebauliche Missstände eintreten.

Die folgenden Erkenntnisse fußen auf einem BBSR-Forschungsvorhaben (vgl. BBSR 2017b). Das Studienteam untersuchte 17 Praxisbeispiele aus deutschen Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren. Alle zeichnet eine Vielfalt angewandter Strategieansätze aus, die Nutzungsmischung begünstigen. Zusätzlich fließen unter anderem Ergebnisse aus weiteren BBR- bzw. BBSR-Studien (BBR 2000; BBSR 2015b; BBSR 2015a) sowie Erfahrungen aus der städtebaulichen Begleitforschung des Bundes zur Städtebauförderung (BBSR o. J. b; BMUB 2015; BBSR o. J. c; BBSR o. J. d) ein.

Prinzipien einer verträglichen Nutzungsmischung

„Es gibt nicht das ideale Modell, die ideale Körnigkeit, die idealen Nutzungsarten für Nutzungsmischung“ – so lautet bereits die Erkenntnis aus dem Forschungsfeld „Nutzungsmischung im Städtebau“ (BBR 2000: 1). Vielmehr kommt es auf die lokalen Gegebenheiten an, den vorhandenen Bestand, seine Dichte und die bestehenden Nutzungen.

Neue Bauvorhaben bewegen sich in einem Spannungsfeld, da sie mit der Bestandspflege in Einklang zu bringen und Zentren häufig bereits dicht bebaut sind. Zwar ist der sparsame Umgang mit Flächen im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung bedeutend – und durch städtebauliche Nachverdichtung lassen sich bestehende Flächenpotenziale in integrierten Lagen für neue Raumangebote und Nutzungen entwickeln. Zugleich besteht aber die Gefahr, dass nachträglich eingefügte Baukörper stadtklimatisch bedeutende Raumstrukturen beeinträchtigen oder



Foto: Mechthild Renner

Urban Gardening in Berlin



Foto: Mechthild Renner

Bücherschrank im Stadtkern von Haldensleben

bestehende Freiflächen zerstören. So kann es erforderlich sein, Vegetations- und Durchlüftungsräume von baulicher Nutzung freizuhalten.

Insofern kommt in den dicht bebauten Zentren insbesondere die Aufstockung oder Umstrukturierung für baulich-investitive Maßnahmen in Frage. Bei Anbauten, Blockrandschließungen oder baulicher Verdichtung im Blockinnenbereich sind unter dem Gesichtspunkt des Klimawandels in jedem Fall kompensatorische Maßnahmen zu ergreifen – wie die Entsiegelung ehemals versiegelter Flächen oder die Begrünung von Dächern und Fassaden. Ratsam sind auch weitere Maßnahmen der grünen und möglicherweise auch blauen Infrastruktur (vgl. BBSR 2015b). Zudem bedarf es auch in den Zentren angemessener und ausreichender Grün- und Freiräume. Das hat nicht zuletzt die Pandemie verdeutlicht.

Allein aus Gründen des Ressourcenschutzes – und insbesondere in historischen Zentren – ist mit der vorhandenen Bausubstanz sorgfältig umzugehen. „Das ist der große ökologische Vorzug des historischen Zentrums: Es existiert und verlangt nicht nach Ersatz, sondern lediglich nach Unterhalt. Nicht nach Neubau, sondern nach Reparatur, Umbau, allenfalls Weiterbau. Sorgfältige Reparatur, kreativer Umbau, emphatischer Weiterbau“ (Lampugnani 2021: 17).

Verschiedene Bausteine können kombiniert miteinander eine Nutzungsmischung in den Zentren fördern. Die Verbindung und bedarfsgerechte Qualifizierung von öffentlichen Räumen sowie Grün- und Freiflächen, ihre maßvolle und verträgliche Mehrfachnutzung ermöglichen eine lebendige Nutzungsmischung. Eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung setzt auf Synergieeffekte zwischen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und wirkt unterstützend. Auf diese Art lassen sich auch verschiedene Nutzungen im Zentrum besser miteinander vernetzen. Sinnvoll kann darüber hinaus sein, vorhandene Leerstände in Nebenlagen der Zentren zu nutzen und diese für neue, dort machbare Nutzungen zu profilieren – zum Beispiel Wohnen oder neue Formen produktiver Arbeit. Ein weiterer Baustein kann darin liegen, nicht-kommerzielle Frequenzbringer – zum Beispiel Einrichtungen wie die Volkshochschule, die auch in den Abendstunden besucht werden – zu etablieren und damit zur Nutzungsanreicherung und Belebung beizutragen. Diese Möglichkeit ergibt sich unter anderem, wenn denkmalwerte oder stadtbildprägende Gebäude oder -ensembles leerstehen (vgl. z. B. BBSR 2017b).

Integrierte Entwicklungsansätze als Handlungsgrundlage

Angesichts der individuellen Rahmenbedingungen vor Ort unterstützen vor allem lokalspezifische, kooperativ entwi-



Foto: Mechthild Renner

Stadtbildprägende Bausubstanz in der Güstrower Altstadt

ckelte Ziele, Strategien und auch koproduktive Lösungen eine stadtverträgliche Nutzungsmischung. Handlungsgrundlage für den Umgang mit städtebaulichen Problemlagen in Zentren – auch in Gebieten der Städtebauförderung – liefern integrierte Entwicklungsansätze. Als informelle Instrumente dienen sie in den bereits angesprochenen Praxisbeispielen der Vorbereitung, Begleitung und strategischen Steuerung von Nutzungsmischung (vgl. BBSR 2017b). Entsprechend sind sie im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes inhaltlich breit zu fassen. Das Instrument verfolgt den Zweck, Probleme und Schwächen des Zentrums zu analysieren. Genauso geht es darum, Qualitäten und Entwicklungspotenziale zu erkennen, um darauf aufbauend gemeinsam lokalspezifische Ziele, Strategien und Lösungen zu entwickeln.

Integrierte Ansätze haben sechs verschiedene Komponenten (vgl. BBSR o. J. b; BMUB 2015: 86 f.; BBSR 2017b):

- Sie sind raumübergreifend, nehmen also das Gebäude, den Block, das Quartier und die Nachbarschaft in den

Blick und binden sie in die gesamtstädtische und regionale Entwicklung ein.

- Sie sind funktionsübergreifend, schauen also über den Tellerrand einzelner Nutzungen und Handlungsfelder hinaus. Sie untersuchen, wo funktionale Stabilisierungen erforderlich sind und wo funktionale Anreicherungen das Zentrum beleben – als Orte zum Wohnen und Arbeiten, für Wirtschaft und Handel, Kultur und Bildung sowie für Versorgung, Gesundheit und Freizeit. Sie prüfen, wo und wie sich Nutzungskonflikte beheben lassen. Dabei setzen sie auf eine Balance unterschiedlicher Zielbereiche.
- Sie sind ressourcenübergreifend, bündeln somit Finanzen sowie fachliches und lokales Know-how vor Ort.
- Sie sind maßnahmenübergreifend, gehen die Maßnahmen demnach ganzheitlich an.
- Sie werden akteursübergreifend konzipiert, öffentliche sowie private Akteure und die Bürgerschaft arbeiten partnerschaftlich zusammen an den integrierten Entwicklungsansätzen und ihrer Umsetzung.
- Sie sind prozesshaft, ein schrittweises und offenes Planen und Handeln begleitet die Zentrenentwicklung von der Planung bis in die Umsetzung hinein. Sie enthalten Fortschreibungen, eröffnen Möglichkeitsräume und lassen Fehlerkorrekturen zu.

Aufbauend auf und ergänzend zu den integrierten Handlungsansätzen können weitere Studien, Gutachten oder städtebauliche Pläne sinnvoll sein. Zum Beispiel kann es ratsam sein, vertiefend Potenziale von Nebenlagen zu untersuchen oder Profilierungsansätze für Teilräume zu erarbeiten, wenn diese von Funktionsverlusten besonders betroffen sind. Sektorale Master- und Entwicklungspläne ermitteln beispielsweise die Perspektiven für Wohnen, Gewerbe, öffentliche Einrichtungen oder Mobilität (vgl. 2017b).

Instrumente des Städtebaurechts zielgerichtet nutzen

Zur gezielten Entwicklung der Nutzungsstruktur kamen in den Praxisbeispielen Instrumente des Städtebaurechts zum Einsatz. In diversen Innenstädten bzw. Stadtteilzentren dienten zum Beispiel Sanierungssatzungen gemäß § 142 Baugesetzbuch (BauGB) dazu, die Nutzungsvielfalt gezielt auszubauen. Weitere Werkzeuge waren hilfreich, um Schutz vor Konkurrenz zu gewähren, Zentren nutzungsgemischt zu entwickeln und Einfluss auf Nutzungen zu nehmen.

Dazu gehörten Veränderungssperren gemäß § 14 BauGB, Zweckentfremdungsverordnungen, städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB und Erhaltungssatzungen nach § 172 BauGB (vgl. ebd.: 115).

Bei sehr umfangreichen Erneuerungsprojekten wurde mit Bebauungsplänen Baurecht geschaffen. Diese dienen jedoch nicht dazu, Nutzungen für das gesamte Zentrum oder einen Teilbereich zu steuern oder auszuschließen (vgl. ebd.: 116). Bebauungspläne können aber auch helfen, Interessenskonflikte zu vermeiden, indem sie die Baugebiete entsprechend gliedern und die Nutzungen entsprechend zuordnen (vgl. ebd.: 130).

Mit Kommunikation, Kooperation und Koproduktion zu maßgeschneiderten Lösungen

Gerade in Innenstädten treffen viele unterschiedliche Akteure und Interessen aufeinander. Die untersuchten Praxisbeispiele zeigen, dass ein breiter Konsens zugunsten nutzungsgemischter Zentren zwischen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein maßgeblicher Erfolgsfaktor ist. Darüber hinaus wirkt eine generelle Zielformulierung pro Nutzungsmischung in der Stadtentwicklung unterstützend. Entscheidend sind eine konstruktive Kommunikationskultur zu den Potenzialen der Nutzungsmischung, eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und ein abgestimmtes Handeln (vgl. ebd.: 125).



Foto: Mechthild Renner

Stadtteilbüro Berlin Müllerstraße als Anlaufstelle vor Ort

Bewährt hat sich zudem ein Management mit einer Anlaufstelle im Zentrum – häufig bereits in Gebieten der Städtebauförderung installiert. Dieses lässt sich möglicherweise auch an bereits vorhandene lokale Strukturen anbinden. Das Management begleitet den komplexen Prozess einer Nutzungsgemischten Zentrenentwicklung umsetzungsorientiert, professionell und kontinuierlich. Es koordiniert und kümmert sich vor Ort. Dabei kann es die Öffentlichkeitsarbeit übernehmen, dialogorientierte Prozesse über die Vorteile der lokalspezifischen Nutzungsmischung befördern, Kooperationen initiieren und die partnerschaftliche Zusammenarbeit unterstützen. Zusätzlich stärkt das Management häufig die Eigeninitiative, Selbstorganisation und Vernetzung privater Akteure. Es kann auch eine vermittelnde Rolle bei auftretenden Nutzungskonflikten übernehmen bzw. Nutzerinteressen harmonisieren. Weitere Aufgaben liegen in der Vor-Ort-Beratung, dem Entwickeln von Ratgebern und Konzepten, der Ansprache von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie potenziellen Investorinnen und Investoren, der Ansiedlung neuer Nutzungen oder dem Projektmanagement (vgl. ebd.: 128 f.; BBSR o. J. c).

Mit Strategien und Instrumenten Leerstand beheben

Eine begleitende Flächenpolitik und ein aktives Grundstücks- und Immobilienmanagement befördern die Vorbereitung und Etablierung neuer Nutzungen. Auf diese Weise



Foto: Mechthild Renner

Einzelhandel, Fitnessstudio, Wohnen und Dienstleistungen im ehemaligen Warenhaus – Berlin Zentrum Turmstraße

steuern sie unterstützend die Nutzungsstruktur. Gängige Instrumente in den untersuchten Beispielen waren das Leerstands- und Flächenmanagement, der strategische Grundstückserwerb, der Zwischenerwerb durch die Kommune und Baupotenzialuntersuchungen für untergenutzte Flächen (vgl. BBSR 2017b: 113).

Leerstände im Gebäudebereich können einerseits zu städtebaulichen Problemlagen führen. Andererseits bilden sie funktionale und energetische Ressourcen und Potenziale für eine Nutzungsgemischte Zentrenentwicklung. Zielführend ist ein Leerstandsmonitoring. Dabei geht es darum, Leerstände zu ermitteln, die Gefahr von Leerständen frühzeitig zu erkennen und schnellstmöglich gegenzusteuern. Wichtig ist, dass das Monitoring vor Ort angesiedelt ist und die Innenstadt oder das Stadtteilzentrum aus der Nähe in den Blick nimmt.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen leerstehende, stadt- bildprägende, besonders erhaltenswerte oder denkmalwerte Gebäude und Ensembles sowie leergefallene bauliche Großstrukturen. Selbiges gilt für ehemalige Frequenzbringer, beispielsweise aufgegebene Warenhäuser.

Je nach stadtbildprägender Bedeutung und Größe des leerstehenden Baukörpers, seiner Mikro- und Makrolage und der Stadtgröße ist der Umgang mit ihm unterschiedlich. Stehen bauliche Großstrukturen plötzlich leer, kann dies zu einem bedeutenden Funktionsverlust für die Zentren führen. Insbesondere längerer Leerstand setzt einerseits häufig eine Abwärtsspirale des Zentrums in Gang. Andererseits handelt es sich hierbei um Schlüsselimmobilien, deren Wiedernutzbarmachung wesentlich für die Entwicklung der Zentren sein kann – auch bezogen auf die Nutzungsmischung. Sie bieten vielerorts die Chance, erneut zukunftsfähige Ankernutzungen mit Publikumsverkehr anzusiedeln. Dafür sind Machbarkeiten und Entwicklungsoptionen zu prüfen und ein Gebäudecheck durchzuführen. Dieser analysiert Zustand und Potenziale (vgl. BBSR 2015a).

Die Standortvorteile von Innenstädten, Stadt- und Orts- teilzentren erleichtern die Nutzungsfindung. Auch beispielsweise kleinere Handwerksbetriebe, Dienstleister, die Kreativwirtschaft oder neue Ansätze im Bereich emissions- armer städtischer Produktion fragen zentrale Standorte nach. Wichtig ist auch hier, entsprechende Angebote zu ermöglichen. Darüber hinaus sollten die Zentren den Bedarf an wohnungsnahen Serviceangeboten, gesundheitlichen Einrichtungen und freizeitbezogenen Dienstleistungen decken. Nicht-kommerzielle Nachnutzungen lassen sich in Nebenlagen der Zentren ansiedeln, zum Beispiel soziale und kulturelle Nutzungen oder barrierefreies Wohnen

in ehemaligen Erdgeschossläden. Zusätzlich können neue „prominente“ Nutzungen, etwa Markthallen, Kultur- und Bildungseinrichtungen oder Verwaltungen, als Frequenzbringer zu einer lebendigen Mischung beitragen.

Eine entsprechende Strategie muss ergänzend darauf abzielen, das Image eines Gebiets zu verbessern, ein unattraktives städtebauliches Erscheinungsbild im Umfeld aufzuwerten und den öffentlichen Raum zu qualifizieren. Impulsprojekte können stimulieren und motivieren, indem sie möglicherweise Leerstände bespielen. Nutzungen nicht-kommerzieller oder kommerzieller Art (Pop-up-Verkauf) können Zwischenlösungen bilden. Flexible Raum- und Nutzungsangebote bieten sich an, auch um für einen weiteren Nutzungswandel gewappnet zu sein.

Das Zentrenmanagement kann helfen, Gebäudeleerstände zu mobilisieren. Es kann Mitstreitende und Akteure suchen, die den Wandel mittragen – auch über erforderliche Investitionen. Sinnvoll sind Angebote wie eine Eigentümerberatung, Beratungsgutscheine oder Modernisierungsgutachten. Um den Leerstand zu besetzen, sind Kooperationen vonnöten. Engagierte Vereine, genossenschaftliche oder gemeinnützige Träger sind potenzielle Ansprechpartner. Oder es bringen sich Initiatorinnen und Initiatoren mit ihren Nutzungsvorstellungen und Projekten in die Zentrenentwicklung aktiv und koproduktiv ein (vgl. BBSR o. J. d). Auch diese Prozesse kann das Zentrenmanagement befördern.

Städtebauförderung gezielt einsetzen

Städtebauliche Maßnahmen der öffentlichen Hand dienen als Korrektiv, wenn sich Funktionsverluste und städtebauliche Missstände manifestieren und private Initiative nicht mehr ausreicht, um die Gebiete zu revitalisieren. Dann kann es für die Kommune zweckmäßig sein, Städtebaufördermittel zu akquirieren – im Fall der Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren insbesondere Hilfen aus dem Programm „Lebendige Zentren“, das auf Nutzungsmischung und Funktionsvielfalt abzielt. Bei der Förderung handelt es sich um ein Rundumpaket: Das Programm unterstützt integrierte Konzepte, baulich-investive Maßnahmen, über den Verfügungsfonds auch nicht-investive Maßnahmen, in der Regel das Management der Zentrenentwicklung, Formate zur Öffentlichkeitsarbeit, Aktivitäten zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit und vieles mehr. Im Sinne des Subsidiaritätsprinzips der Städtebauförderung und der Nutzungsmischung ist es geboten, diese Mittel mit anderen Hilfen zu kombinieren: zum Beispiel aus der Wirtschaftsförderung, dem sozialen Wohnungsbau oder dem verkehrlichen Bereich.

Ein wichtiges Augenmerk ist dabei auf die Abgrenzung des Städtebaufördergebiets zu legen. Dabei gilt es, Entwicklungspotenziale wie Brachen in der Nachbarschaft des Zentrums einzubeziehen und zu analysieren: Lassen sich hier sinnvoll neue Nutzungen anreichern? Insofern ist es wichtig, die Abgrenzung des Fördergebiets nicht zu eng zu fassen (vgl. BBSR 2017b: 126).

In der Umsetzungspraxis hat sich die strategische Orientierung des Zentrenprogramms der Städtebauförderung auf Funktionsvielfalt ausgezahlt, wie die beiden folgenden Beispiele ausschnittthaft zeigen.



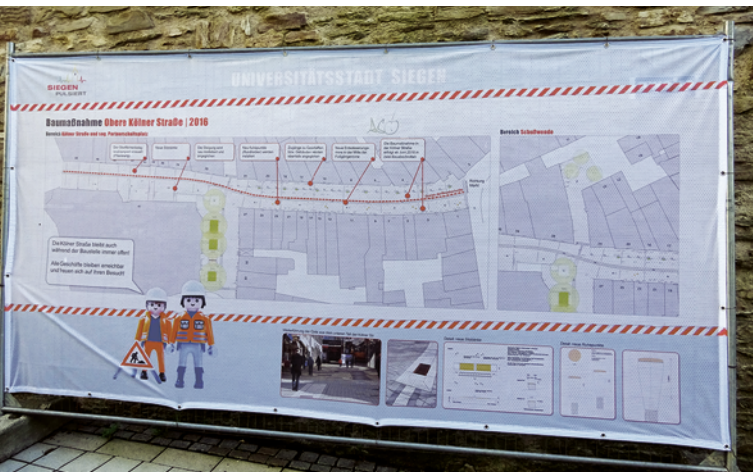
Foto: Mechthild Renner

Mit Fördermitteln der Europäischen Union entstand das Kulturzentrum Zinnschmelze aus einem denkmalgeschützten ehemaligen Fabrikgebäude, Hamburg-Barmbek

Beispiele aus der Praxis

Innenstadt „Siegen zu neuen Ufern“

In Siegen – einem Zentrengebiet der Städtebauförderung („Siegen zu neuen Ufern“) – sind neue funktionale und städtebauliche Qualitäten entstanden. Schon vor rund 20 Jahren verlor die Siegener Innenstadt aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel und abnehmender Investitionsbereitschaft an Anziehungskraft. Diese Entwicklung war eng verbunden mit geringen Aufenthaltsqualitäten. Eine Ursache lag dabei insbesondere in der als Parkplatz genutzten Betonüberkragung



Fotos: Mechthild Renner

Impressionen aus Siegen: Baustelleninfo und revitalisiertes Siegufer

des Flusses Sieg. Die sogenannte Siegplatte war zudem stark sanierungsbedürftig.

Das erstellte integrierte Entwicklungskonzept für die Innenstadt knüpfte an einen Rahmenplan aus den 1990er-Jahren an. Die Stadt ließ die Siegplatte abreißen, das Ufer der Sieg freilegen, in das Innenstadtgefüge einbeziehen und neu gestalten. Seitdem lädt dieser Ort zum Verweilen ein. Die Neugestaltung der zentralen Innenstadtbereiche basierte auf dem Ergebnis eines europaweiten Wettbewerbs.

Ein weiteres Großprojekt ist die sukzessive Verlagerung der Universität in die Innenstadt. Dafür wurden leerstehende Gebäude umgebaut: das Untere Schloss, das Krankenhaus und Teilflächen eines angrenzenden Kaufhauses. Neben vielen anderen Maßnahmen in einem integrierten Gesamtprozess steht das innerstädtische Wohnen für Studenten, Familien und ältere Menschen im Fokus. So wurden und werden Funktionsvielfalt und Nutzungsmischung in der Innenstadt in kooperativen Prozessen entscheidend gestärkt.

Zusätzlich hat die Siegener Stadtbildoffensive mit verschiedenen Werkzeugen die Attraktivität der Innenstadt erhöht. Dazu gehören ein städtebaulicher Wettbewerb, die Beratung zu und Förderung von Fassadengestaltungen, ein Gestaltungskompass für Neubauten, Sanierungs- und Umbaumaßnahmen und ein Stadtbildpreis. Ermöglicht haben dies das Zentrenprogramm und die Einbindung in die Regionale 2013 Südwestfalen, ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen. Erfahrungen mit der Pandemie fließen darüber hinaus in ein aktuelles Einzelhandelskonzept ein (vgl. BBSR 2019: 18 f.; BBSR 2017a: 62 f.; BBSR 2021b: 44).

Zentrum Müllerstraße Berlin

Im Stadtteil Wedding des Bezirks Berlin-Mitte liegt mit dem Zentrum Müllerstraße die längste Einkaufsstraße Berlins. Das Zentrum prägt eine geschlossene Blockrandbebauung aus den Anfängen des 19. Jahrhunderts mit gemischter und kerngebietstypischer Nutzung. In den oberen Geschossen und den benachbarten Straßen befinden sich häufig Wohnungen. 2009 kennzeichneten das Gebiet Wohnungsleerstände, der Strukturwandel im Einzelhandel, fehlende Aufenthaltsqualitäten in öffentlichen Freiräumen, eine starke Verkehrsbelastung und ein hoher Sanierungsbedarf kultureller und bildungsrelevanter Einrichtungen.

Aufgrund dieser städtebaulichen Missstände und Funktionsverluste wurde das Zentrum Müllerstraße 2011 nach § 142



Fotos: Mechthild Renner

Schillerbibliothek und Lesegarten, Laufstrecke am Freizeit- und Sportband und Fontänenfeld vor der Alten Nazarethkirche laden zu Aktivitäten und Aufenthalt im Zentrum Müllerstraße Berlin ein

BauGB als Sanierungsgebiet festgelegt. Die integrierte Gesamtmaßnahme zielte darauf ab, die Müllerstraße als attraktives Zentrum zu stärken. Sie sollte den öffentlichen Straßenraum neu ordnen und die Müllerstraße attraktiver und sicherer für Fußgängerinnen und -gänger sowie Radfahrende gestalten. Als sichtbare Ergebnisse entstanden beispielsweise qualifizierte und vernetzte Freiräume, die auch die heutige Berliner Hochschule für Technik und die neu gebaute Schillerbibliothek als sogenanntes Bildungsband, das Rathaus und die Nazarethkirche miteinander verknüpfen. Ein „Freizeit- und

Sportband“ mit Laufstrecke lädt mit diversen Angeboten zu Aktivitäten ein.

An allen Vorhaben waren die Bürgerinnen und Bürger intensiv beteiligt. Sie basierten auf Wettbewerben, in die ihre Wünsche einfließen. Auch Kinder und Jugendliche waren beteiligt.

Die Vorhaben zielten auf hohe Prozess- und baukulturelle Qualitäten. Am Leopoldplatz stießen unterschiedliche Interessen verschiedener Gruppen aufeinander. Hier bezweckte die

Umgestaltung, ein Miteinander zu ermöglichen und keine Gruppe zu verdrängen. Mit Mitteln aus dem Gebietsfonds ließen sich in den aufgewerteten Orten Veranstaltungen durchführen.

Die Stadtteilvertretung „mensch.müller“ engagiert sich im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Maßnahme, arbeitet mit Verwaltung und Politik zusammen und wirkt im Sanierungsbeirat mit. Eine Standortgemeinschaft, gestärkt durch ein Geschäftsstraßenmanagement, setzt sich als Interessens-

gemeinschaft mit diversen Veranstaltungen für ein besseres Image der Einkaufsstraße ein. Das Zentrumskonzept steuert den Branchenmix.

Das Hof- und Begrünungsprogramm soll die Aufenthalts- und Lebensqualität auf privaten Flächen verbessern – und stieß während der Coronakrise auf erhöhte Aufmerksamkeit (vgl. BBSR o. J. e; vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen o. J.; vgl. Bezirksamt Mitte von Berlin o. J.; vgl. Stadtteilvertretung mensch.müller o. J.).

Fazit

Die Städtebauförderung hilft seit vielen Jahren dabei, zentrale Versorgungsbereiche mit städtebaulichen Problemlagen als vielfältige und Nutzungsgemischte Orte zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Die Pandemie hat nochmals vor Augen und auch bei unterschiedlichsten Investoren zur Erkenntnis geführt, welche Bedeutung Multifunktionalität und Nutzungsmischung für belebte, resiliente und zukunftsfähige Zentren haben (vgl. BMI 2021a). Die gemeinschaftliche Zusammenarbeit öffentlicher sowie privater Akteure

und der Bürgerschaft ist unerlässlich, um ein verträgliches Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren zu erwirken, die an Funktionen und Attraktivität verloren haben. Nur so lassen sich für die Zentren in einem transparenten Prozess maßgeschneiderte Lösungen und damit die „richtige“ lokalspezifische Mischung entwickeln. Informelle und formale Instrumente des Allgemeinen und Besonderen Städtebaurechts können diesen Weg zielführend flankieren.

Literatur

Bezirksamt Mitte von Berlin (Hrsg.), o. J.: Aktives Stadtzentrum und Fördergebiet – Wedding-Müllerstraße. Zugriff: <https://www.muellerstrasse-aktiv.de> [abgerufen am 28.02.2022].

BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.), 2000: Nutzungsmischung im Städtebau. Endbericht. Werkstatt: Praxis Nr. 2/2000. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), o. J. a: Laufende Raumbewertung – Lebensbedingungen in Deutschland über Raum und Zeit. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbewertung/Komponenten/LaufendeRaumbewertung/laufenderaumbewertung.html> [abgerufen am 07.03.2022].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), o. J. b: Hauptseite: Internetseite zur Städtebauförderung. Unterseite: Artikel Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte und integrierte Handlungsansätze. Zugriff: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Programm/Instrumente/IntegrierteAnsaeetze/integrierteansaeetze_node.html [abgerufen am 31.01.2022].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), o. J. c: Hauptseite: Internetseite zur Städtebauförderung. Unterseite: Artikel Zentrenmanagement. Zugriff: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Programm/Instrumente/Zentrenmanagement/zentrenmanagement_node.html [abgerufen am 18.02.2022].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), o. J. d: Hauptseite: Internetseite zur Städtebauförderung. Unterseite: Dokumentation der Transferwerkstatt „Stärkung der Zentren durch Nachnutzung von Leerständen“ am 15./16.05.2018 in Herne. Zugriff: https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Veranstaltungen/DokumentierteVeranstaltungen/2018_05_Doku_Transferwerkstatt_Herne.html [abgerufen am 16.02.2022].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), o. J. e: Hauptseite: Internetseite zur Städtebauförderung. Unterseite: Praxisbeispiel Berlin Müllerstraße. Zugriff: <https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/AktiveStadtOrtsteilzentren/Praxis/Massnahmen/Berlin-muellerstr.html> [abgerufen am 28.02.2022].

- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015a: Innovationen für Innenstädte. Nachnutzung leerstehender Großstrukturen. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015b: Städtebauliche Nachverdichtung im Klimawandel. ExWoSt-Informationen 46/1. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017a: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Bausteine aus der Praxis der Zentrenentwicklung. Dritter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017b: Nutzungsmischung und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemmnisse. BBSR-Online-Publikation Nr. 23/2017. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-23-2017-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 10.03.2022].
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2018: Zehn Jahre Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Vierter Statusbericht zum Zentrenprogramm. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2019: Zehn Jahre Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – gemeinsam den Wandel gestalten. Dokumentation des Fachkongresses am 20. November 2018 in Berlin. BBSR-Online-Publikation 13/2019. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-13-2019-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [abgerufen am 10.03.2022].
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021a: Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021b: Neue Qualitäten in Stadt- und Ortsteilzentren – Expertise im Rahmen der Bundestransferstellenarbeit der städtebaulichen Begleitforschung zum Städtebauförderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Zugriff: <https://www.staedtebaufoerderung.info/SharedDocs/downloads/DE/ProgrammeVor2020/Aktive-StadtUndOrtsteilzentren/expertise-neue-qualitaeten-in-stadt-und-ortsteilzentren.pdf> [abgerufen am 28.01.2022].
- BMI** – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.), 2021a: Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Berlin. Zugriff: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.pdf> [abgerufen am 28.02.2022].
- BMI** – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.), 2021b: Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmi/verschiedenethemen/2021/stadtentwicklungsbericht-bundesregierung-2020.html> [abgerufen am 28.02.2022].
- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2007: Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Zugriff: https://www.bmu.de/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/leipzig_charta_de_bf.pdf [abgerufen am 17.01.2022].
- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2015: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Zwischenevaluierung des Bund-Länder-Programms. Berlin.
- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2017: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Programmstrategie zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Berlin.
- BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2009: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Das Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Berlin.
- BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2011: Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin, Bonn.
- Güttler, H.; Rosenkranz, C.**, 1998: Aktuelle Herausforderungen für die Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik bei der Erhaltung und Sicherung funktionsfähiger Innenstädte. In: IZR – Informationen zur Raumentwicklung 2/3.1998: 81–88.
- Hatzfeld, U.**, 2006: Innenstadt als städtebaulicher Kristallisationspunkt für Kontinuität und Wandel. Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 2006/1: 63–79.
- Lampugnani, V. M.**, 2021: Das historische Stadtzentrum. Kulturgut, Gebrauchsgegenstand, Lehrstück, Innovationslabor, Nachhaltigkeitsmodell. 50 Jahre Städtebauförderung in Bayern. Gemeinsam Orte gestalten. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. München: 16–22.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen** (Hrsg.), o. J.: Hauptseite: Städtebau. Unterseite: Lebendige Zentren und Quartiere Müllerstraße. Zugriff: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/lebendige_zentren/de/gebiete/mit/muellerstrasse/index.shtml [abgerufen am 28.02.2022].
- Stadtteilvertretung mensch.müller** (Hrsg.), o. J.: mensch.müller – Ihre Stadtteilvertretung rund um die Müllerstraße! Zugriff: <https://www.stadtteilvertretung.de> [abgerufen am 28.02.2022].

A lightbox sign with three horizontal panels, each containing a word of the phrase '# WORK FROM HOME'. The sign is placed on a desk. In the background, there is a laptop, a desk lamp, a pen holder with colorful pens, and a potted plant. To the right of the sign, there is an orange coffee cup on a saucer.

**# WORK
FROM
HOME**

STIMMUNG AUF DEN MÄRKTEN FÜR WIRTSCHAFTSIMMOBILIEN

Erste Ergebnisse aus dem BBSR-Expertenpanel
Immobilienmarkt 2021



Fotos: hakinmhan – stock.adobe.com (links); Olivier – stock.adobe.com (rechts)

Kollektiver Wertewandel und Strukturanpassungen verändern die Wirtschaftsimmobilienmärkte. Zusätzlich hinterlässt die Coronapandemie tiefe Spuren, nicht nur indirekt über die Wirtschafts- und Finanzmärkte. Den konjunktursensitiven Büroimmobilienmarkt treffen die Unsicherheiten über die künftigen Bedarfsflächen im Kern und stellen das Konzept „Office“ grundsätzlich in Frage. Nach neuen Lösungen sucht auch das Handelsimmobilien-Segment. Welche Entwicklungspotenziale sehen die befragten Immobilienprofis?

Eva Neubrand

hat seit vielen Jahren die Wohn- und Wirtschaftsimmobilienmärkte im Blick. Sie ist Researcherin mit geographischer und immobilienwirtschaftlicher Ausbildung und publiziert unter anderem in der Reihe BBSR-Analysen KOMPAKT regelmäßig zum BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt. eva.neubrand@bbr.bund.de

Corona weitet das Feld der Marktstimmungen auf

Insbesondere in Krisenzeiten zeigt sich, dass „die Immobilienbranche“ vielfältiger und kontrastreicher ist, als es der vermeintlich einheitliche Branchenbegriff oft zu transportieren vermag. Entsprechend betreffen die Folgen der COVID-19-Pandemie die Immobiliensegmente in unterschiedlichem Ausmaß und mit teilweise gegenläufiger Dynamik und Erwartungshaltung. Die Coronakrise beeinflusst laut BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt (vgl. Infokasten) vor allem die Konjunkturstimmung im Einzelhandels- und Bürosegment deutlich, den Bereich Wohnen eher weniger ausgeprägt und den Bereich Logistik seit Anbeginn zunehmend positiv (vgl. Abb. 1). Hinzu kommen übergreifende Herausforderungen wie der Onlinehandel und der Wandel der Arbeitswelt, die bereits vor der Pandemie Spuren in den Marktstrukturen hinterließen und spezifische Anpassungsleistungen einfordern.

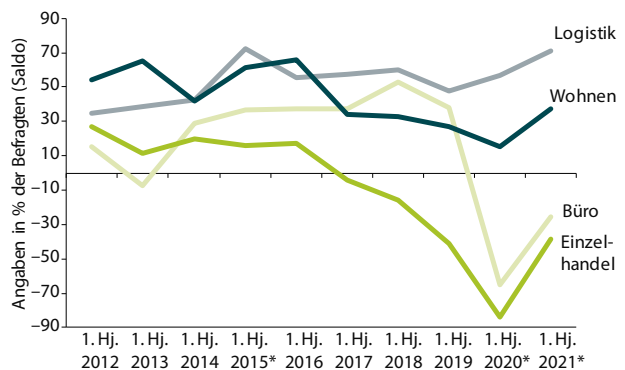
Der Beitrag nimmt die beiden Immobilienmarktsegmente Büro und Einzelhandel näher unter die Lupe. Hier hat die Pandemie besonders disruptive Prozesse ausgelöst. Die Autorin geht auf die jeweiligen Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends sowie erste Ergebnisse der Befragung des BBSR-Expertenpanels Ende 2021 ein. Dabei lenkt sie den Blick immer wieder auf die Implikationen für Städte und Innenstädte.

BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt

Seit vielen Jahren gibt das BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt aktuelle Einblicke in Markteinschätzungen der Immobilienbranche. Die bundesweite Online-Befragung findet jährlich im Auftrag des Bauministeriums statt. Sie sammelt die Expertise von Marktakteuren aus den unterschiedlichsten Tätigkeitsbereichen des Immobilienmarkts – von der Planung, Finanzierung, Vermarktung, Verwaltung, Bewirtschaftung, Bewertung und Wirtschaftsförderung bis hin zum Research von Immobilien. Im Fokus stehen die Segmente der Wohn-, Büro-, Einzelhandels- und Logistikimmobilien. Der Expertenkreis beantwortet Fragen zu konjunkturellen und lagebezogenen Themen. Im Vordergrund stehen dabei die subjektive Markteinschätzung und die eigene Praxiserfahrung. Damit bietet das Expertenpanel verlässliche Basisinformationen, die die privatwirtschaftlichen Marktberichte, die objektiven, „harten“ Rahmendaten und die Marktkennziffern sinnvoll ergänzen (vgl. www.bbsr-expertenpanel.de).

1

Büro- und Einzelhandelsmarkt: Konjunkturstimmung gegenüber dem letzten Halbjahr 2012 bis 2021



Quelle: BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt

Lesbeispiel: Beim Wert -10 ist der Anteil der Befragten, die eine schlechtere Konjunkturlage bilanzieren, um genau 10 Prozentpunkte höher als der Anteil der Befragten, die auf eine bessere Konjunkturlage schauen. Beim Wert 0 ist die Differenz gleich Null, beide Anteile gleichen sich aus.

Die Autorin lenkt den Blick in diesem Beitrag auf die Einschätzungen der Fachleute zu ihren (inner-)städtischen Märkten. Eine Limitation liegt darin, dass eine exakte Zuordnung der von den Befragten genutzten, verwalteten, finanzierten oder beobachteten Büro- und Handelsflächen zum Konstrukt „Innenstadt“ nicht möglich ist. Im Büromarkt nähert sich die Autorin einer innerstädtischen Lage daher methodisch über die abgefragte Qualität der Flächen (A-/B-/C-Flächen) an (vgl. u. a. JLL 2012). Dahinter steht die Annahme, dass A-Flächen mit einer höheren Wahrscheinlichkeit zur Innenstadt oder zu angrenzenden Lagen zählen, da Zentralität, Repräsentativität und Erreichbarkeit wesentliche wertbestimmende Faktoren sind und sich in einer höheren Marktmiete niederschlagen. Im Einzelhandelsmarkt ergibt sich eine höhere Treffsicherheit durch die gängige Lagedifferenzierung nach der frequenzstärksten Konsumlage (1-A-Lage) und den 1-B-Lagen, die zumeist unmittelbar angrenzen (vgl. u. a. gif 2014).

Insbesondere die urbanen Lagen mit ihrer hohen Dichte an Geschäften, Büroflächen und Gastronomieangeboten waren und sind von den krisenbedingten Maßnahmen stark betroffen. Anhand von wenigen exemplarischen Stichwörtern lässt sich gut umschreiben, wie sich der Blickwinkel auf Wirtschaftsimmobilien von Nutzern und Investoren im Zuge der jüngeren Entwicklungen mittlerweile verändert haben muss: Lockdowns und Zugangsbeschränkungen im Einzelhandel, Rückzugstendenzen des „klassischen“ Handels aus den Innenstädten, hohe Umsatzverlagerungen auf den

Onlinehandel, Einzug von neuen Hygiene- und Abstandsregelungen, Ad-hoc-Schub ins Homeoffice.

Gerade Kleinteiligkeit und Vielfalt des Warenangebots ziehen die Menschen in die Zentren. Gleichwohl zeigt sich in der Krisenanfälligkeit der innerstädtischen Strukturen, dass der Schwerpunkt lange zu einseitig auf der Funktion „Handel“ lag. Auch die monofunktionale Nutzung vieler urbaner Bürodistrikte erschwert eine physische Anpassung der Quartiere an neue Realitäten.

Büroimmobilien: Marktumfeld zwischen Verunsicherung und Resilienz

Büroimmobilien prägen als bauliche Elemente oft das Stadtbild der zentralen Geschäftsbereiche, zumal sie sich für verdichtete Standorte aufgrund ihrer Verträglichkeit mit anderen Nutzungen gut eignen. Aber auch gemischt genutzte Büro- und Geschäfts- oder Büro- und Wohnhäuser finden sich überwiegend in zentralen Lagen. Als Produktionsstätte sind Büroimmobilien das Fundament einer erheblichen Wertschöpfung und dementsprechend bedeutend als Investmentobjekt, Produktionsfaktor und Arbeitsplatz. Sie sind das größte Segment des sehr heterogenen Wirtschaftsimmobilienmarkts.

Der pandemiebedingte Aufruf zum Arbeiten im Homeoffice erfasste die Büromärkte in einer noch nicht abgeklungenen Boomphase. Seither verlagerte sich ein erheblicher Anteil der Büroarbeit in die eigenen vier Wände. Übergangs- oder Dauerlösung? Egal wie sich die Pandemie weiter entwickelt – der Trend zu mehr Beschäftigten und höheren Arbeitszeit-Anteilen im Homeoffice dürfte kaum mehr umkehrbar sein. Mittlerweile haben viele Unternehmen hybride Modelle aus Homeoffice und Büroarbeit etabliert. Die Frage nach dem künftigen Büroflächenbedarf ist nach wie vor offen und wird von persistenten Unsicherheiten begleitet. Führt mehr Homeoffice zu weniger Flächenbedarf – oder doch nicht?

Einen krisenhaften Absturz der Büroflächennachfrage erachtet die Fachwelt mittlerweile auch in unmittelbarer Zukunft als unwahrscheinlich (vgl. u. a. ZIA 2022; Hammerstein/Voigtländer 2020; JLL 2022b). Ende 2020 hatten lediglich 6,4 % der Firmen die Absicht, ihre Flächen in den kommenden zwölf Monaten zu reduzieren, darunter vor allem größere Unternehmen mit über 250 Beschäftigten

(vgl. Stettes/Voigtländer 2021). Mit gutem Grund, denn nach wie vor sind steigende Zahlen bei den Bürobeschäftigten zu erwarten und auch steigende Bedarfe an der Pro-Kopf-Bürofläche. Hier machen sich unter anderem auch die veränderten Abstands- und Hygieneregulungen als Folgen des Infektionsschutzes sowie der gestiegene Bedarf an Kommunikationsflächen bemerkbar. In Zeiten des zunehmenden Fachkräftemangels steigt auch der Wert, der dem Büro als Ort der Repräsentation und der Zusammenarbeit beigemessen wird. Diesen Trend hat die Pandemie tendenziell verstärkt (vgl. JLL 2022b: 2).

Für eine Konversion zum Homeoffice eignen sich überdies nicht alle Arbeitsplätze. Die meisten Studien und das Marktgeschehen stützen derweil die These, dass sich die gegenläufigen Effekte in etwa ausgleichen und die Nachfragerückgänge insofern nivelliert werden. Gleichwohl verbreitern hohe Unsicherheiten über die künftige Ausrichtung und Adjustierung der Büromärkte das Spektrum der Prognosen stark (vgl. u. a. ZIA 2022; JLL 2020; Eisfeld et al. 2022; Pfnür et al. 2021).

Die Entwicklung der beharrlich anziehenden Büromieten war in den vergangenen konjunkturstarke Jahren als ein Knappheitsindikator zu verstehen: Das mit der Nachfrage nicht Schritt haltende Flächenangebot trieb die Büromieten nach oben. Dieser stetige Aufwärtstrend hielt seit etwa 2010 an. Vor allem die Spitzenmiete dokumentiert diese Dynamik.

Trotz der großen Unsicherheiten im Büromarkt stagnieren die Mieten momentan eher statt zu sinken. In den A-Städten stieg die Spitzenmiete 2021 sogar leicht an, um etwa

3 %, in den B-Städten ist die Entwicklung vergleichbar (vgl. ZIA 2022; ZIA 2021). Fachleute deuten dies als Zeichen der Stabilität der Büromärkte, die sich auch auf die gute Arbeitsmarktlage und die nach wie vor hohe Investorennachfrage nach Büroimmobilien stützt. Die meisten Prognosen gehen aufgrund der moderat bleibenden Leerstandserwartungen von einer stabilen Seitwärts- bis leicht ansteigenden Tendenz der Büromieten aus, sowohl in den A- als auch in den B-Städten (vgl. u. a. DZ HYP 2021; JLL 2022b; ZIA 2022).

Erwartungen für die künftige Marktlage

Wie bewerten die Immobilienakteure die jüngsten Entwicklungen – und was erwarten sie für die nahe Zukunft? Mit der Coronapandemie veränderten sich die Einschätzungen der BBSR-Büroexpertinnen und -experten deutlich. Die langjährig stabilen, wachstumsorientierten Konjunkturerwartungen kehrten sich Ende des Jahres 2020 grundlegend um und stürzten über alle Standorte und alle Flächensegmente in ein historisches Tief ab (vgl. Abb. 2). Ende 2020 erwarteten im Saldo fast zwei Drittel der Teilnehmenden eine im Trend sinkende Flächennachfrage und nur geringfügig weniger einen Einbruch der Neubautätigkeit. Interessant erscheint hierbei, dass sich die Beurteilungen der einzelnen qualitativen Flächensegmente stark annäherten: Gab es zuvor deutliche Niveauunterschiede für die Entwicklungsperspektiven der A-, B- und C-Flächen, so schrumpften diese nun sichtbar zusammen. Die vergleichsweise stärksten Einbußen ins Negative mussten dabei die A-Flächen hinnehmen. Die Anpassung an den Coronaschock war zunächst zu bewältigen, die bewährten Bürokonzepte standen grundlegend auf dem Prüfstand und die Zukunft des Office erschien nach intensiven Debatten in der Branche erst einmal unklar.

Aus den Ergebnissen der Befragung Ende 2021 lässt sich eine erneute Trendwende herauslesen, wenngleich die optimistischen Tendenzen weniger stark sind als die Abwärtstendenz zuvor. Dennoch ist der aufwärtsgerichtete „Knick“ insbesondere beim Neubau, aber auch bei der Flächennachfrage und den Mieten ein Zeichen für die Zuversicht in die Robustheit der Büroimmobilien.

Weiterhin zeigt sich recht deutlich, dass die Pandemie die qualitäts- und lagebedingten Unterschiede mitnichten normiert hat. Für die von den Befragten erwartete künftige Nachfrage, mehr aber noch für die Bereitstellung neu gebauter Büroflächen scheint es einen deutlichen Unterschied zu machen, ob dies in guten Lagen und in hochwertiger Ausstattung oder in weniger gut lokalisierten Standorten mit veralteter Ausstattung geschieht. So erholt sich

die Nachfrage nach A-Flächen nach Meinung der Marktakteure schneller als die nach B- und C-Flächen. Dieser positive Trend gilt allgemein. Er ist aber überdurchschnittlich stark in den sieben größten Bürostandorten (Top-Standorten, vgl. Infokasten) auszumachen, deren Erwartungswert gegenüber den Regionalzentren dreifach stärker ansteigt. Gleichwohl rechnen mehr Befragte immer noch mit einer rückläufigen als mit einer steigenden Nachfrage (A-Flächen: im Saldo –27 % vs. –64 % im Vorjahr).

Ein ähnliches Muster lässt sich bei der Neubautätigkeit feststellen. Sie zeigt für die A-Flächen eine dynamische Aufwärtstendenz, wiederum allen voran in den Top-Standorten (im Saldo –2 % vs. –39 % im Vorjahr). Jedoch schließen die A-Flächen in den Regionalzentren fast auf das gleiche Niveau auf (–7 % vs. –43 % im Vorjahr). Währenddessen scheinen neue Bauvorhaben für C-Flächen für insgesamt rund zwei Drittel der Teilnehmenden keine Marktchancen mehr zu bieten – egal ob an Top-Standorten oder in den Regionalzentren.

Die durch das mangelnde Angebot vor der Pandemie vielerorts angespannten Büromärkte profitieren heute davon, dass der Druck der Boomjahre noch nicht vollständig abgebaut wurde und die Leerstände nur moderat gestiegen sind. Daher verwundert es nicht, dass das Geschäftsfeld Modernisierung/Sanierung in der aktuellen Befragung am stärksten zum Ausgangsniveau vor der Pandemie aufschließt. Das verdeutlicht, dass erhebliche Nachholeffekte bei Büro- und Nutzungskonzepten zu realisieren sind. Auch in diesem Fall heben sich die A-Flächen in beiden städtischen Regionstypen erkennbar als prioritäre Wachstumsmärkte von den übrigen Flächenkategorien ab. Gut ein Drittel der Befragten rechnet hier mit einer Zunahme der Aktivitäten (Saldo). Insgesamt zeigt sich in der hohen Wertbeimessung, dass der Bedarf zur Revitalisierung von älteren Bürogebäuden hoch ist. Laut bulwiengesa entstanden knapp 60 % der Büroflächen in den Top-Standorten vor 1990 (vgl. DZ HYP 2021: 31). Durch die hohen Umbaukosten sind in erster Linie attraktive Lagen prädestiniert, an denen sich eine höhere Marktmiete erzielen lässt.

Wie bereits angemerkt, stagnieren die Büromieten derzeit eher. Die Mieterwartungswerte in der Befragung spiegeln diese Prognosen der Post-Corona-Büromieten nicht ganz wider: Sie behalten unter dem Strich das negative Vorzeichen. Eine Aufwärtstendenz ist für die A-Flächen jedoch vor allem in den Top-Standorten zu erkennen (–11 % vs. –29 % im Vorjahr). In den Regionalzentren trauen die Expertinnen und Experten den Marktmieten hingegen deutlich weniger Wachstumspotenzial zu (–22 % vs. –30 %).

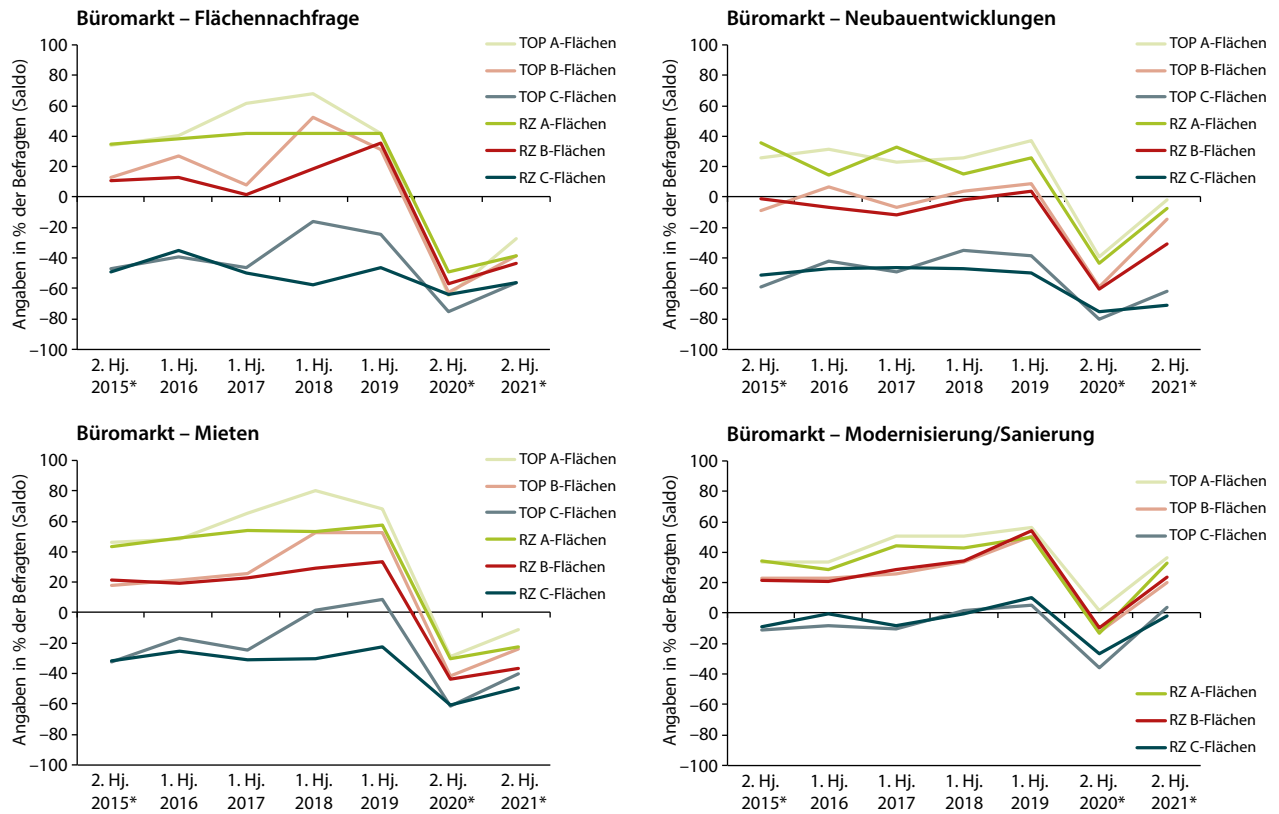
Top-Standorte und Regionalzentren

Top-Standorte sind im BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt als Regionen mit der höchsten Marktaktivität definiert. Sie umfassen die sieben Immobilienmarktregionen Berlin, Hamburg, Ruhrgebiet, Düsseldorf/Köln/Bonn, Rhein-Main, Stuttgart sowie München. Als Regionalzentren werden insgesamt 48 weitere städtische Schwerpunktregionen des Immobilienmarktgeschehens um weitere Groß- und Mittelstädte abgegrenzt. Räumlich orientiert sich diese

Abgrenzung an den BBSR-Wohnungsmarktregionen. Im Gegensatz zu diesen bilden die BBSR-Immobilienmarktregionen jedoch ein stärker aggregiertes, grobmaschigeres Analyseraster, das den ausgedehnteren Aktivitätsradius von Wirtschaftsimmobiliemärkten berücksichtigt. Daher gehen viele der Regionen über die administrative Einheit der Städte hinaus und beziehen oftmals Teile des Umlandes mit ein (vgl. u. a. BBSR 2020: 23).

2

Erwartungen der Büromarktakteure für das kommende Halbjahr, 2015 bis 2021



* Abweichung im Befragungsrhythmus

Quelle: BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt

Lesebeispiel: Beim Wert -10 ist der Anteil der Befragten, die eine schlechtere Konjunkturlage bilanzieren, um genau 10 Prozentpunkte höher als der Anteil der Befragten, die auf eine bessere Konjunkturlage schauen. Beim Wert 0 ist die Differenz gleich Null, beide Anteile gleichen sich aus.

Handelsimmobilien: Branchen und Standorte driften auseinander

Der Einzelhandel spielt eine zentrale Rolle, wenn es um die Vitalität und Attraktivität von Innenstädten geht. Veränderungen des Handels beeinflussen das innerstädtische Erscheinungsbild. So schwächt der Wegfall großer Kaufhäuser das Umfeld, da die zentralen Ansteuerungspunkte für Kunden verloren gehen. Trotz rasanter Zunahme des Marktanteils des Onlinehandels am gesamten Einzelhandel (2015: 8,3 %; 2020: 12,6 %; Prognose 2021: 14,8 %) wurde innerhalb der letzten Jahre in vielen Innenstädten die Verkaufsfläche ausgeweitet und so die 1-A-Lagen an den Rändern oft ausgedehnt (vgl. HDE 2021c; HDE 2022).

Anders als auf dem Büromarkt bleibt die Lage im Einzelhandel weiterhin stark angespannt. Die zeitweisen Lockdowns und Zugangsbeschränkungen zu Geschäften verschärfen den vorher bereits weitreichenden Strukturwandel. Laut einer Umfrage des Handelsverbands Deutschland (HDE) lagen die Umsatzverluste der betroffenen Händler des Nicht-Lebensmittelhandels allein zwischen Januar und Mai 2021 bei bis zu 40 Milliarden € (vgl. Reuters 2021).

Die Handelsimmobilien stehen durch die Pandemie noch stärker unter Druck. Dem Handel aber pauschal einen negativen Entwicklungstrend zu bescheinigen, wäre keinesfalls gerechtfertigt. Es lassen sich vielmehr „Gewinner“ und „Verlierer“ des fortschreitenden Strukturwandels und auch

der Pandemie herauslesen. Zu den Standort-Gewinnern der Pandemie gehören neben wohnortnahen Versorgungslagen und Stadtteilzentren auch die Fachmärkte auf der grünen Wiese, die seltener von den Lockdowns betroffen waren, da in vielen Bundesländern außer den Nahversorgern auch Branchen wie Bau- und Garten- sowie Tierbedarf verkaufsoffen bleiben durften.

Die negativen Auswirkungen werden allen voran im innerstädtischen stationären Einzelhandel überdeutlich, der bereits zuvor massiv schwächelte. Zwar stiegen die Einzelhandelsumsätze 2020 um 4,4 % real erneut an, allerdings beschränkten sich die Wachstumseffekte hauptsächlich auf den Onlinehandel (24,7 %), den Lebensmittelhandel (5,1 %) und den Bau- und Heimwerkerbedarf (13,4 %) (vgl. HDE 2021a; HDE 2021b). Hierdurch ergeben sich jedoch für die Innenstädte kaum Impulse. Die Textilbranche trifft es mit Verlusten von über 25 % am stärksten (ebd.).

In der Prognose des HDE für 2022 büßen die innenstadt-relevanten Branchen stationär in allen Szenarien weiter an Umsatz ein. Gleichzeitig droht ein Verlust von Geschäften in einer Größenordnung zwischen rund 15.000 und 30.000 allein im Jahresverlauf. Das entspricht einer Gesamtreduktion um bis zu 13,5 % aller Einzelhandelsunternehmen. Der Mittelstand und der kleinbetriebliche Fachhandel werden von diesen Geschäftsaufgaben etwa viermal häufiger betroffen sein als Filialisten (vgl. HDE 2022). Aber auch diese haben in den vergangenen zwei Jahren vielerorts den Rückzug aus den Innenstädten angetreten und Filialen in größerer Anzahl ausgedünnt oder „Downsizing“ von Flächen betrieben.

Diese Marktkonstellation drückt auf die Mieten und beschleunigt den rückläufigen Mietentrend weiter. Bereits unter günstigen wirtschaftlichen Bedingungen vor Corona sanken die Einzelhandelsmieten abseits der 1-A-Lagen und Einkaufszentren in den Innenstädten. Ab 2019/2020 gaben schließlich auch die Spitzenmieten in den A-Lagen der Top-7-Städte nach. 2021 sanken sie insgesamt um etwa 10 % gegenüber dem Höchstwert Mitte des Jahres 2018 (vgl. DZ HYP 2021). Die Spitzenmieten bilden die Gesamtentwicklung jedoch nur teilweise ab. Bei den Durchschnittsmieten mussten andere Großstädte, vor allem aber Klein- und Mittelstädte bereits seit 2014 negative reale Mieten hinnehmen.

Ende 2021 zeigte der Markt erste Zeichen der Konsolidierung für Nachfrage und Mieten in den Top-Standorten, aber auch in den kleinen und mittelgroßen Städten



Foto: Peeradontax – stock.adobe.com

Einkaufen in der Pandemie – von Händlern wie Kundschaft ist Flexibilität gefragt

(vgl. JLL 2022a). Ein Grund dafür kann sein, dass den Konsumenten ein hoher Nachholbedarf unterstellt wird. Die Erwartungstendenz für die Mieten weist allerdings je nach Standort und Branche eine hohe Streuung auf und ist insgesamt stagnierend bis fallend. Auf mittlere Sicht prognostizieren Studien jedoch auch für die Top-Standorte eine niedrigere Nachfrage nach Verkaufsflächen (vgl. DZ HYP 2021). Infolge der Umsatzabhängigkeit der Händler wird für die Mieten spezifischer Einzelhandelsbranchen ein dauerhaft niedrigeres Niveau erwartet, so dass die Korrekturen nach unten noch nicht abgeschlossen sein dürften.

Erwartungen für die künftige Marktlage

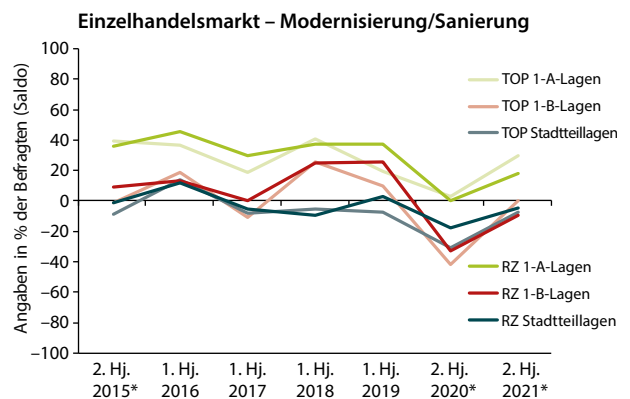
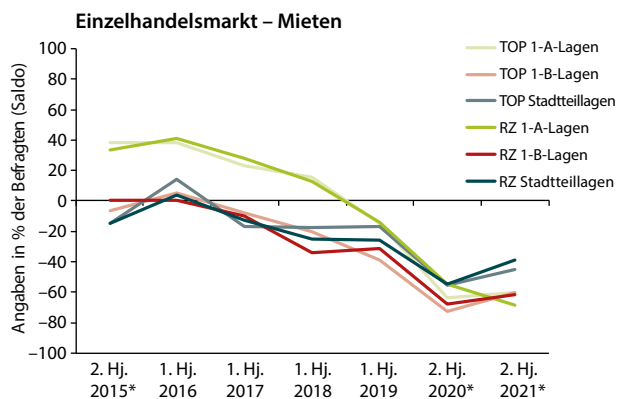
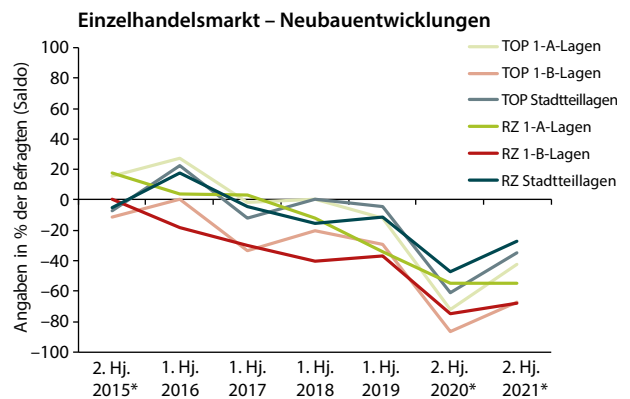
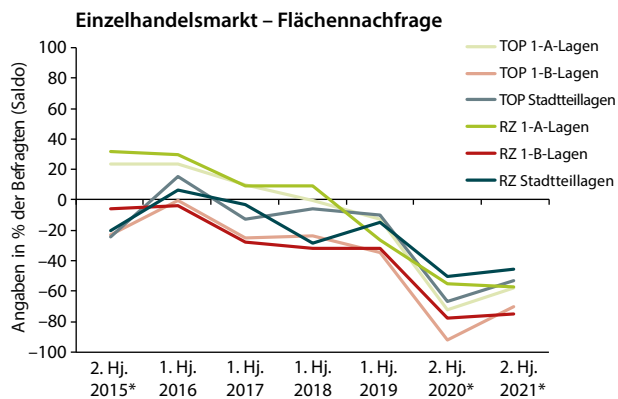
Die aus dem BBSR-Expertenpanel ermittelte Einschätzung für den Einzelhandel spiegelt den historischen Stimmungsturz infolge der Coronakrise wider – und zwar in puncto

Flächennachfrage, Neubau, Mieten und Leerstand (vgl. Abb. 3). Trotz anhaltender Krisensituation deutet sich bereits mehr als eine Bodenbildung in den Konjunkturerwartungen an.

Für das kommende Halbjahr sagten die Befragten bereits seit 2015 immer neue Tiefstwerte für die Nachfrage nach innerstädtischen Verkaufsflächen voraus. In den Regionalzentren rutschte die Nachfrageerwartung für die 1-A-Citylagen in 2020, dem ersten Corona-Jahr, zwar nicht annähernd so tief ab wie in den Top-Standorten. Sie sank jedoch in der neusten Folgebefragung weiter (von –55 % auf –57 %), während die Befragten aus den Top-Standorten zumindest eine abgeschwächt rückläufige Tendenz sehen (von –72 % auf –58 %). Für die 1-B-Lagen gehen weiterhin 70 bis 75 % von anhaltend sinkender Nachfrageentwicklung aus, auch hier mit unterschiedlicher Dynamik und aufwärtsgerichtetem Trend.

3

Erwartungen der Akteure auf dem Einzelhandelmarkt für das kommende Halbjahr, 2015 bis 2021



* Abweichung im Befragungsrhythmus

Quelle: BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt

Ähnlich ist das Muster bei den Neubautätigkeiten: Das Tal scheint durchschritten, aber als gut ist die Lage deshalb noch lange nicht zu bewerten. Immerhin steigen die Salden für die Top-Standorte je nach Lage zwischen 20 Prozentpunkten (auf -68 % in 1-B-Lagen) und 30 Prozentpunkten (auf -43 % in 1-A-Lagen) an. So groß ist der Optimismus in den Regionalzentren nicht, hier gehen die Fachleute beim Neubau von geringfügigeren Veränderungen gegenüber dem Vorjahr aus (-55 % in 1-A-Lagen; -68 % in 1-B-Lagen). Vergleichsweise am besten werden Neubautwicklungen in den Stadtteilzentren bewertet, also außerhalb der Innenstädte und in den wohnortnahen Nahversorgungslagen. Dieser Trend deutet sich bereits seit 2019 an.

In den letzten Jahren lässt sich ein zunehmender Pessimismus für die Handelsmieten herauslesen, vor allem in den 1-A-Lagen. Hierbei nehmen sich die Top-Standorte gegenüber den Regionalzentren keineswegs aus. Der Tiefstwert von 2020, als sich im Saldo zwei Drittel der Teilnehmer in den Top-Standorten um künftige Mieterückgänge der 1-A-Lagen

sorgten, verbessert sich 2021 nur geringfügig (-60 %). In den Regionalzentren wird der Tiefstwert erst 2021 erreicht (-68 % vs. -55 % im Vorjahr). Auch hier positionieren sich die Stadtteilzentren wieder als robuster und ziehen bei einem vergleichsweise besseren Ausgangswert (-45 % bzw. -39 %) deutlicher in den Mieterwartungen an.

Anhand der Kurvenverläufe für die Modernisierung und Sanierung lässt sich erkennen, dass die Innenstädte ihren Einzelhandel noch nicht aufgegeben haben. Nach Meinung der Befragten wird offenbar in neue Konzepte für Revitalisierungen älterer Bestandsgebäude und neue Formate investiert. Zumindest gilt dies für die 1-A-Flächen in den Top-Standorten (+30 % vs. +18 % in RZ). Für die 1-B-Lagen sehen die Handelsfachleute dagegen stagnierende oder leicht abnehmende Marktchancen für Bestandsoptimierungen. Auch diese Einschätzungen deuten eine zunehmende Konzentration der Flächenanteile von klassischen Handelsbranchen auf zentrale und nutzungsdiverse Lagen an.

Fit oder Misfit? Lage- und Risikoprüfung sind mehr denn je gefragt

Als vorläufiges Fazit lässt sich festhalten, dass die Coronapandemie eine ernstzunehmende Belastungsprobe sowohl für den Büro- als auch für den Einzelhandelsmarkt ist. Die Differenzierung unter den Büroimmobilien wird weiter zunehmen und sich negativ auf weniger attraktive Qualitätssegmente und weniger zentrale, schlecht angebundene Bürolagen auswirken. Expertinnen und Experten gehen hier mittel- bis langfristig von Ausleseprozessen hinsichtlich der Marktgängigkeit von Objekten aus (vgl. u. a. Eisfeld et al. 2022). Somit liegt der Fokus sowohl von Investoren- als auch von der Nutzerseite noch einmal deutlicher auf jenen Büroflächen, die in puncto Lage und Qualität überzeugen können. Nicht mehr marktgängige Büroobjekte sind als Umwandlungspotenzial für Wohnflächen in der Diskussion und könnten mittelfristig eine Rolle für die Märkte spielen.

Auch im Einzelhandel werden räumliche Konzentrationsprozesse hin zu attraktiven urbanen Lagen stattfinden, die eine hohe Passung für die jeweiligen Konzepte bieten können. Dies bedeutet gleichzeitig auch, dass sich der klassische Handel im Innenstadtbereich ausdünnert und neue Mieter das Bild prägen werden. Die Lücke füllen unter anderem Nahversorger, die mit Lebensmitteln und ergänzenden Waren und Dienstleistungen die Verbrauchernähe in zentralen Standorten suchen. Diesen Trend hat die Pandemie noch bestärkt.

Ein weiterer Lernaspekt ist, dass Flexibilität und Veränderbarkeit im Sinne einer Umnutzungsfähigkeit von Immobilien künftig an Bedeutung gewinnen müssen. Sie sind bereits in der Projektentwicklung mitzudenken. Viele Immobilien sollten demnach im Längsschnitt, also über ihre Zyklusdauer, und im Querschnitt ihrer gegenwärtigen Nutzungsanteile multifunktionaler werden. Dies trägt zur Risikostreuung, zu einer höheren Qualität und zu kurzen Wegen bei.

Hohe Nutzungsvielfalt und lebendige, attraktive Lebensräume bedingen sich gegenseitig. Es gibt Alternativen zum Handel in den Innenstädten – und diese braucht es auch. Eine bunte Mischung an Waren, Dienstleistungen und Kultur in den Innenstädten ist wichtig, um künftig die Nachfrage wieder in die Innenstädte zu lenken. In Frage kommen alternative Nutzungsmischungen mit Wohnen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Kleingewerbe, Gastronomie, sozialen Infrastrukturen oder auch urbanen Logistikflächen. Auch viele der Kauf- und Warenhäuser aus vergangenen Schließungswellen konnten sich über eine Nachnutzung mittlerweile erfolgreich als Mixed-Use-Immobilie etablieren (vgl. u. a. BMI 2021). Für all diese Innenstadtstrategien sind gute Handlungskonzepte, schnelle Umsetzungsverfahren und vor allem die Zusammenarbeit der maßgeblichen „Stadtakteure“ essenziell.

Literatur

- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2020: Wohn- und Wirtschaftsimmobilien in Deutschland 2019. BBSR-Analysen KOMPAKT 01/2020. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2020/ak-01-2020-dl.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021: Wohn- und Wirtschaftsimmobilien in Deutschland 2020. Ergebnisse des BBSR-Expertenpanel Immobilienmarkt 2020. BBSR-Analysen KOMPAKT 13/2021. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2018/ak-12-2018-dl.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- BMI** – Bundesministerium des Innern und für Heimat, 2021: Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Zugriff: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 15.03.2022].
- DZ HYP** (Hrsg.), 2021: Immobilienmarkt Deutschland 2021/2022. Zugriff: https://dzhyp.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Ueber_uns/Marktberichte/DZHYP_Immobilienmarkt_Deutschland_2021_final.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- Eisfeld, R. K.; Heinemann, A.-K.; Just, T.; Quitzau, J.**, 2022: Büroimmobilien nach Corona – eine Szenarienanalyse. Studie im Auftrag der Berenberg Bank. Zugriff: https://www.berenberg.de/uploads/web/Press/Press-Releases/2022/Studie_B%C3%BCroimmobilien_2022.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- gif** – Gesellschaft für immobilienwirtschaftliche Forschung e. V. (Hrsg.), 2014: Definitionen zur Einzelhandelsanalyse. Wiesbaden.
- Hammermann, A.; Voigtländer, M.**, 2020: Bürobeschäftigte in Deutschland. In: IW-Trends 3/2020. Zugriff: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Trends/PDF/2020/IW-Trends_2020-03-04_Hammermann-Voigtlaender.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- HDE** – Handelsverband Deutschland e. V., 2022: Handelsszenario 2022. Zugriff: <https://einzelhandel.de/component/attachments/download/10641> [abgerufen am 15.03.2022].
- HDE** – Handelsverband Deutschland e. V., 2021a: Zwischenbilanz für Januar bis Mai 2021 – 40 Milliarden Umsatzverlust: Corona-Maßnahmen treffen von Schließungen betroffenen Handel hart. Zugriff: <https://einzelhandel.de/presse/aktuellemeldungen/13332-zwischenbilanz-fuer-januar-bis-mai-2021-40-milliarden-euro-umsatzverlust-corona-massnahmen-treffen-von-schliessungen-betroffenen-handel-hart>
- HDE** – Handelsverband Deutschland e. V., 2021b: HDE-Zahlenspiegel 2021. Zugriff: https://einzelhandel.de/index.php?option=com_attachments&task=download&id=10611 [abgerufen am 15.03.2022].
- HDE** – Handelsverband Deutschland e. V., 2021c: HDE Online-Monitor 2021. Zugriff: https://einzelhandel.de/index.php?option=com_attachments&task=download&id=10572 [abgerufen am 15.03.2022].
- IREBS** Immobilienakademie: Finanzierungen von Gewerbeimmobilien: Schock, Anpassung und große Unsicherheit. In: Standpunkt Ausgabe 98, 14. Dezember 2020. Zugriff: <https://www.irebs-immobilienakademie.de/aktuelles-bei-irebs/irebs-standpunkt/irebs-standpunkt-nr-98> [abgerufen am 15.03.2022].
- JLL** – Jones Lang LaSalle, 2022a: Einzelhandelsmarktüberblick. Zugriff: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/Einzelhandelsmarktueberblick-Deutschland-JLL.pdf> [abgerufen am 15.03.2022]
- JLL** – Jones Lang LaSalle, 2022b: Büromarktüberblick. Rebound-Effekte zum Jahresende. Zugriff: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/Buemarktueberblick-JLL-Deutschland.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- JLL** – Jones Lang LaSalle, 2020: Nach Corona: Szenario für die künftige Bedeutung der Büronutzung. Zugriff: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/nach-corona-szenarien-fuer-die-kuenftige-bedeutung-der-bu-eronutzung-jll-germany.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- JLL** – Jones Lang LaSalle, 2012: JLL Research – Immobilienmarkt Definitionen. Zugriff: <https://www.jll.de/content/dam/jll-com/documents/pdf/research/emea/germany/de/jll-research-definitonen-extern-feb-2012.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- Oberst, C.; Voigtländer, M.**, 2021: Ein hedonischer Mietpreisindex für Einzelhandelsimmobilien in Deutschland. In: IW-Trends 4/2021. Zugriff: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/IW-Trends/PDF/2021/IW-Trends_2021-04-05_Oberst-Voigtlaender.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- Pfnür, A.; Gauger, F.; Bachtal, Y.; Wagner, B.**, 2021: Homeoffice im Interessenkonflikt. Ergebnisbericht einer empirischen Studie. In: Pfnür, A. (Hrsg.): Arbeitspapiere zur immobilienwirtschaftlichen Forschung und Praxis, Band Nr. 41, Technische Universität Darmstadt. Zugriff: https://zia-deutschland.de/wp-content/uploads/2021/05/210223_Ergebnisbericht_Work_from_Home_final_2.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- Reuters**, 2021: HDE – Einzelhändler verlieren seit Jahresbeginn 40 Mrd Euro Umsatz. Zugriff: <https://www.reuters.com/article/deutschland-handel-hde-idDEKBN2CS0RK> [abgerufen am 15.03.2022].
- Stettes, O.; Voigtländer, M.**, 2021: Büroflächenabbau bleibt die Ausnahme. In: IW-Kurzbericht 6/2021. Zugriff: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Kurzberichte/PDF/2021/IW-Kurzbericht_2021-Bueroflaechenabbau.pdf [abgerufen am 15.03.2022].
- ZIA** – Zentraler Immobilienausschuss e. V. (Hrsg.), 2022: Frühjahrsgutachten Immobilienwirtschaft 2022. Zugriff: <https://zia-deutschland.de/wp-content/uploads/2022/02/Fruhjahrsgutachten-2022.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].
- ZIA** – Zentraler Immobilienausschuss e. V. (Hrsg.) 2021: Frühjahrsgutachten Immobilienwirtschaft 2021. Zugriff: <https://zia-deutschland.de/wp-content/uploads/2021/05/Fruhjahrsgutachten-2021.pdf> [abgerufen am 15.03.2022].

KOPRODUKTION IM ZENTRUM

Warum Innenstadtentwicklung neue Akteure und offene Prozesse braucht



In Innenstädten treffen sich die Wünsche und Geschichten der gesamten Stadtgesellschaft. Doch hat gerade diese schwierige Gemengelage aus dominanten Nutzungen, wenigen direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern und einem diffusen Unbehagen bislang eher zu Attentismus und Besitzstandswahrung geführt. Die derzeitigen Wandlungsprozesse öffnen nun ein Gelegenheitsfenster, um Innenstädte stärker als das Gemeinschaftswerk zu verstehen und zu behandeln, das sie früher waren und bald wieder sein sollten. Wie das geht, schildert der Beitrag an Beispielen. Darauf aufbauend entwickelt der Autor strategische Handlungsansätze für eine koproduktive Innenstadt.



Stephan Willinger

arbeitet seit 2002 als Stadtforscher im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung in Bonn. Er ist Projektleiter für die Nationale Stadtentwicklungspolitik, begleitet innovative Projekte und forscht zu gemeinwohlorientierter Stadtentwicklung und Informellem Urbanismus. Er lehrt „Informellen Städtebau“ an der TU Dortmund im Masterstudiengang Raumplanung. stephan.willinger@bbr.bund.de

Als Keimzelle der Siedlungsentwicklung waren die Kerne europäischer Städte über lange Zeit hinweg Orte der Vielfalt und des Austauschs, Orte der Arbeit, des Handels und des Wohnens. Doch in Folge einer immer stärkeren Konsumorientierung verschwanden nach und nach viele Anbieter und Nutzer, die das Über- und Nebeneinander der einzelnen Funktionen ermöglicht hatten. Die Akteurskulisse schrumpfte

auf renditeorientierte Eigentümer und den ubiquitär vertretenen Filialhandel zusammen. So mangelt es vielen Innenstädten heute an Impulsen, es fehlt die Dynamik neuer Nutzer, Betreiber und Eigentümer. Es fehlt an Akteuren, die Verantwortung für die Innenstadt als Kern der Stadt übernehmen wollen. Und es fehlt ein gemeinsames Bild davon, was Innenstädte in einer Post-Shopping-Ära sein könnten.

Gemeinwohl gemeinsam definieren

In langfristiger Perspektive erscheint die heutige Konsumorientierung der Innenstädte als überholtes Modell. Könnte der stadtesellschaftliche Wert in einer Post-Shopping-Innenstadt wieder in den Vordergrund treten? Die Neue Leipzig-Charta formuliert das Ziel wie folgt: „Die Umwandlung von Innenstadtbereichen in attraktive multifunktionale Räume bietet neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung: Es entstehen verschiedene Nutzungen für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Erholung. Produzierendes Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen finden sich dort gleichermaßen wie Wohnungen, Gastgewerbe und Freizeitangebote“ (BBSR 2021a: 19).

Die konkrete Ausformung dieses Leitbilds muss jede Stadt individuell gestalten. Bisher war das Gemeinwohl klar mit dem Prosperieren von Handel und Arbeitsplätzen verbunden, nachgewiesen durch hohe Bodenwerte und Umsatzrekorde. Heute aber geht es (nicht nur in den Innenstädten) angesichts von Struktur- und Wertewandel um neue Maßstäbe und Kriterien: Wie soll sich die Innenstadt verändern, wenn die bisherige Hauptnutzung in Frage steht? Was ist der Kern der Stadt? Welche Funktionen braucht die Innenstadt der Zukunft? Welche Akteure spielen dann eine Rolle?

Die Transformation der Innenstadt wird so zu einer Herausforderung für die gesamte Stadtgesellschaft. Sie bedarf der

Mitwirkung alter und neuer Akteursgruppen, die sich auf Ziele verständigen, sich vernetzen und Verantwortung übernehmen. Hier können Innenstädte von einem anderen Trend profitieren: Bei vielen Akteuren aus Zivilgesellschaft, aus Kultur und jungen Unternehmen ist das Interesse an einer Mitwirkung an der Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren gewachsen. Eine angemessene lokale Strategie für die Innenstadt muss deshalb Hindernisse für eine breite Teilhabe beseitigen, Blockaden aufheben und zu neuen Bündnissen anregen. So lassen sich koproduktive Beziehungen zwischen öffentlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteuren gestalten und kultivieren.

Eine stärkere Mitwirkung der Stadtgesellschaft an diesem Prozess ist eine nicht zu unterschätzende Aufgabe. Von der Leitbildentwicklung bis zur Projektumsetzung geht es um einen Kulturwandel: um das Öffnen von Prozessen und das Schaffen von Gestaltungsmöglichkeiten für alle. Wie können Spielräume für neue Akteure zur Erprobung neuer Nutzungsmodelle entstehen? Wie kommt es zu neuen Akteurskonstellationen, die in der Kooperation neue Potenziale entwickeln? Lassen sich neue, möglicherweise auch gemeinwohlorientierte Eigentümer für die Innenstädte gewinnen?

Die neue Praxis der Koproduktion

Weit stärker als bisher sollte Innenstadtentwicklung im Zusammenspiel traditioneller und neuer Akteure im Dienste des Gemeinwohls vorangetrieben werden. Nutzungsvielfalt – das haben Planerinnen und Planer schmerzhaft erfahren müssen – lässt sich nicht verordnen. Hierfür bedarf es der aktiven Ein-

beziehung neuer und alter Akteure, weit über „die üblichen Verdächtigen“ hinaus. Aus den praktischen Erfahrungen in vielen Städten leiten sich vier wichtige Bausteine einer koproduktiven Innenstadtstrategie ab: andere Narrative, offene Diskursräume, bunte Netzwerke und Mut zum Experiment.

Andere Narrative

Geschichten sind für die Stadtentwicklung in all ihren Phasen und in vielerlei Hinsicht von hoher Relevanz. Wie über Innenstädte gesprochen wird und wer dabei am lautesten spricht, das setzt einen Rahmen für Ideen und Lösungsansätze. In Zeiten eines grundlegenden Strukturwandels behindern überkommene Narrative die Suche nach angemessenen Lösungen, sie leiten das Denken von innovativen Ansätzen weg. Dies betrifft derzeit viele stadtentwicklungspolitische Handlungsfelder, besonders aber die Innenstädte. Über sie gibt es momentan nahezu ausnahmslos Geschichten vom Einkaufen. Können wir sie uns überhaupt noch anders vorstellen? Hier sind dringend alternative Narrative wünschenswert, auf deren Grundlage Projektideen und politische Allianzen entstehen können. Diese Narrative dienen zum Nachdenken und Erproben von Nutzungen. Sie entstehen allerdings nicht in noch so gut gemeinten Leitbildprozessen, sondern im Spannungsfeld von neuen Perspektiven und neuem Handeln.

Impulse für solch neue Geschichten können zum Beispiel künstlerische Aktionen setzen. Sie verändern die Innenstadt für einen begrenzten Zeitraum ästhetisch und laden so zu veränderten Sichtweisen ein. Vielleicht mit „Schatzkarten“, wie sie das Büro subsolar* architektur & stadtforschung für Wittenberge entwickelt hat, auf denen Bürgerinnen und Bürger die besondere Eigenart der Innenstadt dokumentieren (vgl. Hebert 2020: 282). Oder in der Aachener Innenstadt, wo mit temporären Interventionen und Pioniernutzungen mögliche Zukünfte getestet werden. Oder so wie in den Nachbarstädten Perleberg und Wittenberge, wo die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen sind, zu „Stadtkomplizen“ zu werden: Als solche besorgen sie sich in der „Ansprech.Bar“ ein „Komplizen-Toolkit“, das sie mit überraschenden Fragestellungen auf dem Weg durch die neu zu entdeckende Innenstadt leitet. Dann diskutieren sie mit anderen Bürgerinnen und Bürgern in Workshops über Ideen, die später in leerstehenden Läden präsentiert werden. In solchen spielerischen und diskursiven Prozessen kann nach und nach ein neues Narrativ entstehen, das Innenstädte nicht mehr als Orte von Konsum und Unterhaltung beschreibt, sondern als lebendige und vielfältig nutzbare Stadtteile mit besonderen Funktionen für die ganze Stadt.

Offene Diskursräume

Um die Stadtgesellschaft für solche grundlegenden Prozesse zu sensibilisieren, braucht es neue Formate, die eine Mitwirkung vieler ermöglichen. Hierfür bedarf es einer lokalen Kultur des Dialogs: Verschiedene Formate, vom Stadtforum über thematische Arbeitsgruppen bis zur Lenkungsrunde konkreter Projekte, tragen eine neue Offenheit in Prozesse



Foto: Saskia Hebert

Ausstellung der Schatzkarten und Stadtgeschichten im öffentlichen Raum von Wittenberge

und Projekte hinein. Eine so verstandene dialogisch angelegte kooperative Stadtentwicklung ermöglicht einen breiteren Diskurs zwischen Kommunalpolitik, Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und Zivilgesellschaft. In Hamburg hat die Initiative „Altstadt für alle“ ein regelmäßiges „Stadtfrühstück“ für Abgeordnete, Grundbesitzer und Initiativen veranstaltet (vgl. Simon-Philipp/Stoltenberg/Krüger 2021: 293 ff.).

Doch auch Stadtverwaltungen und Stadtpolitik können beim Übergang zu einer offenen, vielfältigeren Innenstadt vorangehen. Dafür dürfen Rathäuser nicht länger reine Verwaltungszentren sein, sondern müssen sich zu zentralen Orten der Diskussion über die Ausgestaltung des Gemeinwohls in ihrer Stadt entwickeln. Hier sollen Bürgerinnen und Bürger und ihre Repräsentanten sich austauschen, Ziele formulieren, Ideen entwickeln und Allianzen für die Umsetzung schmieden. Solche Rathäuser brauchen offene und frei nutzbare Bereiche als Schnittstellen zwischen Staat und Gesellschaft. Sie können sich auch auf die Straße begeben, wie das „Tiny Rathaus“ auf Rädern, das in Kiel entwickelt wird und das überall dort auftaucht, wo die Bürgerinnen und Bürger sind (vgl. BBSR 2021b). Und sie sollten funktionieren wie das „Amt für Ideen“, das junge Stadtmacher in Nürnberg (vgl. BBSR 2021a) schon einmal getestet haben und das Lösungsvorschläge sammelt, qualifiziert und mit anderen verbindet. In Innenstädten könnten „Heimatparlamente“ entstehen, so wie dies in Bochum geplant ist (vgl. Bochum Wirtschaftsentwicklung 2017). Hier sollen in „nachbarschaftlichen



Foto: Stadtlücken

Gemeinsames Essen überbrückt soziale Gegensätze, hier bei einer Aktion von Stadtlücken am Österreichischen Platz in Stuttgart

„Meinungsbildungskreisen“ Entscheidungen von Bürgerinnen und Bürgern mit Stakeholdern vordiskutiert werden.

Bildungseinrichtungen entwickeln sich zu Dritten Orten (vgl. Hinrichs 2019) und zu Räumen des öffentlichen Diskurses. Schon heute haben Volkshochschulen, Stadtbibliotheken und Hochschulen ihre Standorte teils in der Innenstadt. Sie sind nun aufgerufen, ihre öffentliche Bedeutung mit erweiterten Konzepten wahrzunehmen, sich durch neue Nutzungskombinationen stärker zu Stadtgesellschaft und Stadtraum zu öffnen (vgl. die Beispiele in Imorde 2021). Dies betrifft nicht nur die zentralen Standorte, sondern auch einen beweglicheren Auftritt mit dezentralen Projekträumen und Ausgründungen, mit denen die (akademische) Bildung näher an die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger heranrückt (vgl. Hartwig 2020). Dies ist etwa in Offenbach mit der „Station Mitte“ geplant, einer Neuausrichtung der Stadtbibliothek mit „Wissenshaus, öffentlichem Wohnzimmer und Kulturzentrum“ (vgl. Magistrat der Stadt Offenbach/Main 2020).

Bunte Netzwerke

Der Blick auf die aktuelle Lage zeigt, dass es den bisherigen Akteuren noch schwerfällt, „Innenstadt neu zu denken“. Umso dringlicher ist die Kontaktaufnahme und Vernetzung mit an-

deren Akteuren außerhalb des bisherigen Spektrums. In solchen neuen Konstellationen haben nicht mehr notwendigerweise kommunale Stellen die führende Rolle inne. Vielmehr können kreative Projekte und Narrative in unterschiedlichsten Allianzen entstehen und so das Gefüge der Machtverteilung in unseren Städten verändern. Natürlich sollten die Eigentümer an solchen Runden Tischen sitzen, denn sie können entweder blockieren oder zum Motor werden. Und auch die verschiedenen städtischen Ämter sind immer wieder gefragt: vom Sozial- oder Kulturamt bis hin zur Bauordnung, die notwendige Umnutzungen ermöglichen muss. Doch die besondere Herausforderung der anstehenden grundlegenden Transformation besteht darin, „out of the box“ zu denken und sich für weitere Innenstadtinitiativen zu öffnen. Das kann bis hin zum „Mismatch“ reichen, also einer Kombinatorik aus Akteuren, die auf den ersten Blick wirklich nicht zusammenpassen, aber gerade durch ihre unterschiedlichen Perspektiven zu kreativen Konzepten kommen können. So kann ein – zunächst diskursiver, später auch praktischer – Rahmen entstehen, in dem zivilgesellschaftliche Akteure mit ihren vielfältigen Ideen auf Augenhöhe kooperieren (vgl. BBSR 2021b).

Damit Kooperation gelingt, braucht es Offenheit, Aufgeschlossenheit und Verständnis. In solchen breit aufgestellten Prozessen helfen in der Regel „Agenten“, die als intermediäre

Instanzen „zwischen den Welten“ vermitteln und verschiedene Aufgaben erfüllen: Sie machen auf Herausforderungen und Potenziale aufmerksam, aktivieren alte und neue Akteure zur Teilnahme an offenen Diskursen und koordinieren so die Vorbereitung und Umsetzung der integrierten Entwicklung der Innenstadt. Darüber hinaus bieten sie Beratung an, unterstützen Ideengeber, binden unterschiedliche Interessen ein, regen zur Bildung von Netzwerken an und bauen so die Grundlage für Koproduktion und neue Allianzen auf (vgl. Willinger 2017).

Manche Aufgaben erfordern eine temporäre und projektorientierte Zusammenarbeit, bei anderen entstehen dauerhaftere Partnerschaften. In einigen Kommunen wie Offenbach (vgl. Magistrat der Stadt Offenbach 2020) oder bei der Entwicklung um das Haus der Statistik in Berlin-Mitte zeigt sich bereits, wie sich ein solches Zusammenspiel gestalten lässt. Dazu braucht es Mitwirkungsbereitschaft, Eigenverantwortung und ein starkes Selbstvertrauen von Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren lokalen Akteuren. Sowohl die ressortübergreifende Zusammenarbeit in Kommunalverwaltungen als auch langfristige Kooperationen zwischen den heterogenen, teils sehr unterschiedlich motivierten und strukturierten Akteuren müssen gezielt angestiftet werden. Dies umfasst auch neue Arbeitsteilungen und Verantwortlichkeiten, die zu erproben und kultivieren sind.

Zusätzlich ist ein neues Verständnis etablierter Institutionen wichtig, zum Beispiel von öffentlichen Kultureinrichtungen, die sich stärker als Teil der Stadtgesellschaft verstehen sollten. Bereits heute zeigen die Programme einiger Theater wie das des Schauspiels Köln (vgl. Finkenberger/Baumeister/Koch 2019), wie bereichernd ein „urbanes“ Verständnis dieser wichtigen Institutionen sein kann, wenn sich Häuser zur Stadtgesellschaft öffnen, indem sie partizipative Formate, neue Kooperationen und neue Orte bespielen. Dafür stehen aktuell unterschiedliche Typen auf der Probe: von der temporären Intervention bis zur performativen Inszenierung im Stadtteil, vom Festival bis zum Living Lab. Museen, soziokulturelle Zentren und Clubs sollten nicht nur als Frequenzbringer angesehen werden, sondern thematische Beiträge zu „neuen“ Innenstädten leisten. Auch die Kirchen und andere Träger von Sozialeinrichtungen tragen schon stark zu sozialer Infrastruktur und gesellschaftlichem Zusammenhalt bei. Sie könnten diese ohnehin bestehenden Aktivitäten und Angebote noch stärker als Baustein der Innenstadtentwicklung verstehen und sich für die Stadtgesellschaft öffnen. So wie die Kirche St. Maria in Stuttgart: Sie hat zusammen mit dem Verein Stadtlücken e. V. in einem offenen Beteiligungsprozess dazu eingeladen, Ideen zu entwickeln, was die Kirche – neben einem geweihten Gottesdienstraum – noch alles sein kann (vgl. Kath. Pfarramt St. Maria o. J.).

Mut zum Experiment

Bislang waren Denken und Handeln der innerstädtischen Akteure zu stark auf Rendite sowie Bürgerinnen und Bürger als Frequenzbringer ausgerichtet. Nun, da neue Ideen gefragt sind, wird dies zum Problem. Insofern ist es wichtig, Innenstadt auch als Raum des Neuen, als Innovationsraum zu konzipieren, in dem „experimentelle Strategien, Konzepte und Maßnahmen“ eine große Rolle spielen (MWIDE NRW/MHKBG NRW 2021; vgl. BBSR 2015). Nicht selten sind es zivilgesellschaftliche Akteure oder die Kultur- und Kreativwirtschaft, die spannende Stadtentwicklungsprozesse anstoßen und vorantreiben – und damit Unsicherheit bei Kommunen erzeugen. Genau wie viele andere neue Nutzer handeln sie nicht entlang eines langfristigen Businessplans, sondern in raschen Zyklen aus Erfinden, Probieren und Weiterziehen. Noch haben Stadtverwaltungen keine rechte Balance gefunden zwischen den widersprüchlichen Anforderungen von Kreativität und Ordnung, Ausprobieren und Absichern, Freiheit und Kontrolle. Doch darauf müssen sie sich einlassen, wollen sie die Impulse der neuen Akteure nutzen und daraus eine neue Balance entwickeln. Innenstädte brauchen solche „Creative Places“, hybride Nutzungen, neue Mischungen bislang getrennter Funktionen und teilweise abenteuerliche Akteurskonstellationen, die sich in das Handbuch der Stadtplanerin und des Stadtplaners noch nicht einordnen lassen. Ob Kulturkiosk, Workcafé, (mobiles) Stadtlabor, Community Center mit Bürgerbibliothek, Makerspace oder Speakers Corner: Sie alle sind Inkubatoren für Start-ups und gleichzeitig Konzepte einer neuen Form der Wertschöpfung.

Nicht zuletzt ließe sich die Stadtgesellschaft selbst mit vielfältigen Initiativen und Vereinen nicht nur in die Zielformulierung zur Umgestaltung der Innenstädte einbeziehen. Gerade in



Foto: Jens Paul Taubert

Der Straßenraum im historischen Zentrum von Altenburg wird zur Galerie

ungenutzten Läden, aber auch auf zugänglichen Dachflächen können Räume für Initiativen entstehen, als Treffpunkte, Lernorte, als Repair-Cafés oder konsumfreie Zonen. Zahlreiche Projekte wie das Bellevue di Monaco in München (vgl. Feireiss/Schneider/Studio TheGreenEyl 2020: 126–130) oder das genossenschaftliche, zum Wohnhaus umgenutzte Parkhaus Gröninger Hof in Hamburg zeigen schon heute, welche immense Kraft und Dynamik lokale, gemeinwohlorientierte Stadtmacher entfalten können. Sie entwickeln größere und kleinere Orte, ephemere (vgl. Holl 2020) oder dauerhaft, als ImmoVielen oder mit Bürgergenossenschaften, für ungewohnte Mischungen aus Wohnen, Gewerbe, Kultur und Handel – für ein anderes Leben in der Innenstadt.

Um diesen Paradigmenwechsel zu forcieren, können Ideenaufträge, Schülerwettbewerbe, Konzeptausschreibungen und andere Ausnahmezustände (vgl. Willinger 2020; vgl. BBSR 2021b) frühzeitig Signale setzen und praktische Aneignungsmöglichkeiten schaffen. In 2019 tauschten beispielsweise der Intendant der Oper Wuppertal und der Präsident des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie für drei Wochen die Rollen – mit Impulsen für die Führungskräfte selbst, ihre Organisationen und die Stadtgesellschaft (vgl. Schneidewind et al. 2019). In Offenbach wird über eine

„Testraum-Allee“ nachgedacht, ein Innovationsareal und Förderprogramm für neue Nutzungskonzepte. Und in der thüringischen Kleinstadt Altenburg hat ein zivilgesellschaftliches Netzwerk ein Gründerlabor entwickelt, das lokale Entrepreneure berät und ihnen Räume in der Innenstadt vermittelt (vgl. BBSR 2021a). Innenstädte als Orte der Transformation können dann wieder zu Orten einer unvoreingenommenen Suche nach guten Ideen werden, zu Orten des Ausprobierens, des Fehlermachens und des Lernens.



Foto: Alena Karle

Pioniernutzer erobern leerstehende Ladenlokale und wirken an der Transformation der Aachener Innenstadt mit

Planen ohne Plan!

Auch wenn der Deutsche Städtetag postuliert, es gelte „neue Akteursgruppen einzubinden, Netzwerke aufzubauen und die vielen Aktivitäten in einen strategischen Gesamtprozess zu überführen“ (Deutscher Städtetag 2021: 2): Blickt man auf die in diesem Beitrag beschriebenen Bausteine einer koproduktiven Innenstadt, fragt man sich eher, ob es bei all diesem Sprechen und Zuhören, Basteln und Bauen, Warten und Handeln, Feiern und Bedauern vielleicht auch ohne einen Masterplan geht, der alles integrierend zusammenfasst. Und warum nicht? Die Kunst des Planens hat sich verändert, die vielen hier nur angerissenen Beispiele zeigen, wie sich Steuerung dezentralisieren und Strategien weniger als Masterplan denn als emergentes Muster realisieren lassen.

Planungen durch Innenstadtkonzepte, Weißbücher oder andere Instrumente sind keine Garanten für eine erfolgreiche Umsetzung. Der Erfolg hängt davon ab, ob sich vielfältige neue Akteure aktivieren lassen und damit zu Mitgestaltern der Innenstadtentwicklung werden. Nur mit solchen – ganz unterschiedlich motivierten – Kollaborateuren können „antifragile“ Prozesse (vgl. Taleb 2014) entstehen, die den Wan-

del begrüßen und aus deren Vielfalt immer wieder neue Ideen und Nutzungen sprießen.

Das lässt völlig neue urbane Governance-Konstellationen entstehen. Zu oft sind die Beziehungen zwischen kreativen Akteuren und städtischen Verwaltungen noch asymmetrisch, weil der eine sich als Steuermann fühlt und den anderen als billigen Dienstleister betrachtet. Eine neue Haltung der Offenheit gegenüber ungewohnten und ungewöhnlichen Formen der Zusammenarbeit muss erst eingeübt werden. Sicher wird es dabei auch zu Konflikten kommen. Doch langfristig kann Vertrauen entstehen (vgl. BBSR 2021c). Denn Kooperationen eröffnen Handlungsoptionen über den individuellen Horizont hinaus und reduzieren das Risiko des Scheiterns. So sind sie zugleich Innovationstreiber und Rückversicherung in einer sich stetig dynamisierenden und volatiler werdenden Welt. Partizipative Gemeinwohlbestimmung und kooperative Entwicklungsimpulse sind heute offen und fluide zu konzipieren, sind nicht mehr gebunden an einen Akteur oder ein Planungsverfahren und tauchen in allen Entwicklungsprozessen auf.

Literatur

- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015: Innovationen für Innenstädte. Nachnutzung leerstehender Großstrukturen. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2015/InnovationenInnenstaedte_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 03.03.2022].
- BBSR** (Hrsg.), 2021a: Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 03.03.2022].
- BBSR** (Hrsg.), 2021b: Stadt gemeinsam gestalten. Neue Modelle der Koproduktion im Quartier. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/stadt-gemeinsam-gestalten-dl.pdf;jsessionid=5092A6063D1FA928DE2A696B290460D0.live11313?__blob=publicationFile&v=2 [abgerufen am 03.03.2022].
- BBSR** (Hrsg.), 2021c: KOOP.STADT. Bundespreis kooperative Stadt. Instrumente und Praxisbeispiele. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/koop-stadt-dl.pdf;jsessionid=10825042528624984E4D366F5AE2068F.live21301?__blob=publicationFile&v=3 [abgerufen am 03.03.2022].
- Bochum Wirtschaftsentwicklung** (Hrsg.), 2017: Bochum 2030 – Vision Innenstadt.
- Deutscher Städtetag**, 2021: Stellungnahme des Deutschen Städtetags. Öffentliche Anhörung zum Thema „Innenstädte“ am 13.01.2021. (= Deutscher Bundestag. Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen. Ausschussdrucksache 19(24)251-C vom 06.01.2021).
- Eisinger, A.**, 2020: Mit der Stadt bauen. Indizien für einen Städtebau nach der Stadt der Architekten. In: Wüstenrot Stiftung (Hrsg.): Bedingt Planbar. Städtebau und Stadtentwicklung in Deutschland und Europa. Ludwigsburg.
- Feireiss, L.; Schneider, T.; Studio TheGreenEyl** (Hrsg.), 2020: Living the City. Von Städten, Menschen und Geschichten. Berlin.
- Finkenberger, I. M.; Baumeister, E.-M.; Koch, C.** (Hrsg.), 2019: Komplement und Verstärker. Zum Verhältnis von Stadtplanung, künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen. Berlin.
- Hartwig, B.**, 2020: Die Hochschule ist vor Ort. Lebendiges Studieren und kontinuierliche Impulse in die Stadtgesellschaft. In: Stadt als Campus (Hrsg.): Kreative Stadtentwicklung. Formate, Orte, Strategien.
- Hebert, S.**, 2020: Call me trimtab: Storytelling, Zeitmaschinen und andere Vehikel. In: Brokow-Loga, A.; Eckardt, F. (Hrsg.): Postwachstumsstadt. Konturen einer solidarischen Stadtpolitik. München.
- Hinrichs, H.**, 2019: Dritte Orte. Eine Chance für interdisziplinäre Projekte. In: Finkenberger I. M.; Baumeister, E.-M.; Koch, C. (Hrsg.): Komplement und Verstärker. Zum Verhältnis von Stadtplanung, künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen. Berlin.
- Holl, C.**, 2020: Ein Auftrag, Neues entstehen zu lassen. Ephemere Stadtentwicklungsprozesse. In: Wüstenrot Stiftung (Hrsg.): Bedingt planbar. Städtebau und Stadtentwicklung in Deutschland und Europa. Ludwigsburg.
- Imorde** (Hrsg.), 2021: Magazin Innenstadt. Thema Dritte Orte. Münster.
- Kath. Pfarramt St. Maria** (Hrsg.), o. J.: St. Maria als.... Zugriff: st-maria-als.de [abgerufen am 11.03.2022].
- Magistrat der Stadt Offenbach am Main** (Hrsg.), 2020: Offen Denken. Zukunftskonzept Innenstadt. Offenbach.
- MWIDE NRW** – Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen; MHKBG NRW – Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021: Landesinitiative in!nenstadt Nordrhein-Westfalen. Gemeinsame Innenstadtoffensive Nordrhein-Westfalen.
- Schneidewind, U.; Schneider, B.; Grüny, C.; Hörnemann, D.**, 2019: Wechsel/Wirkung: Die Oper Wuppertal und das Wuppertal Institut. Design eines Ämtertauschs von zwei Wuppertaler Institutionen. In: Finkenberger I. M.; Baumeister, E.-M.; Koch, C. (Hrsg.): Komplement und Verstärker. Zum Verhältnis von Stadtplanung, künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen. Berlin.
- Simon-Philipp, C.; Stoltenberg, L.; Krüger, T.**, 2021: Eine zivilgesellschaftliche Perspektive auf die Innenstadt. In: Mitten in der Stadt – Transformation urbaner Zentren (= Forum Stadt Heft 3/2021).
- Taleb, N. N.**, 2014: Antifragilität. Anleitung für eine Welt, die wir nicht verstehen.
- Willinger, S.**, 2017: Neue Raumagenten und die Rolle des Informellen in der Stadtentwicklung. In: ZZZ ZwischenZeitZentrale Bremen (Hrsg.): Building platforms. Entstehungsorte schaffen. Berlin
- Willinger, S.**, 2020: Wer hat Angst vor Emergenz? Das PlatzProjekt in Hannover. In: Wüstenrot Stiftung (Hrsg.): Bedingt planbar. Städtebau und Stadtentwicklung in Deutschland und Europa. Ludwigsburg.



NEUES STADTGRÜN – VIELSEITIGER NUTZEN

Rahmenbedingungen, Potenziale und Handlungsansätze
für grünere Innenstädte



Foto: Fabian Dosch

Wenn Menschen die Innenstädte unter anderem durch die Möglichkeiten des Onlinehandels seltener aufsuchen müssen, helfen attraktive Frei- und Grünräume dabei, City-Lagen zu beleben. Gleichzeitig unterstützen sie im Zusammenspiel mit der gesamtstädtischen grünen Infrastruktur die Anpassung an den Klimawandel. Neue Grünräume in den Stadtzentren zu realisieren, stellt das Postulat der Nachverdichtung und kompakten Städte nicht in Frage, erfordert aber ein intelligentes Zusammenspiel vielschichtiger Nutzungsansprüche auf engerem Raum.

Stephanie Haury

ist Projektleiterin im Referat „Stadtentwicklung“ des BBSR. Sie leitet das ExWoSt-Forschungsfeld Green Urban Labs II zum Thema grüne Infrastruktur in der sich verdichtenden Stadt. Sie beschäftigt sich in ihrer Forschung mit den Themen Stadtgrün, gemeinwohlorientierte Ansätze in der Stadtentwicklung und Interventionen in öffentlichen Räumen.
stephanie.haury@bbr.bund.de

Dr. Fabian Dosch

leitet das Referat „Stadt-, Umwelt- und Raumbewertung“ des BBSR. Seine Arbeitsschwerpunkte sind raumwirksame Umweltpolitiken mit dem Fokus auf Siedlungsflächenmonitoring, Klimaanpassung in Region und Stadt, Landschaftswandel sowie Grün in der Stadt, dabei insbesondere das Monitoring des Stadtgrüns und die Umsetzung von Maßnahmen des Weißbuchs Stadtgrün.
fabian.dosch@bbr.bund.de

Die durchgrünte Stadt als politisches Ziel

Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien einer nachhaltigen und ausgewogenen Stadt- und Raumentwicklung müssen insbesondere die Aspekte soziale und räumliche Gerechtigkeit, Vulnerabilität, Resilienz von Raumstrukturen, Klimafolgenbewältigung und Gesundheitsvorsorge umfassen (vgl. ARL 2021). Grüne Städte sind dabei ein Eckpfeiler der Stadtentwicklungspolitik.

Die in 2020 verabschiedete **Territoriale Agenda 2030** betont die „Entwicklung naturbasierter Lösungen sowie grüner und blauer Infrastrukturnetze“ (EU 2020: 22) und setzt auf eine Vernetzung grüner Infrastruktur zur Förderung von Frei- und öffentlichen Grünflächen. In ihrer Agenda weist die EU explizit auf die „Entwicklung neuer Instrumente zur Krisenbewältigung“ (EU 2020: 21) hin, um die Städte widerstandsfähiger gegen den Klimawandel zu machen.

Die **Neue Leipzig-Charta** für die Stadtentwicklungspolitik in Europa stellt die Bedeutung der „Grünen Stadt“ als eine der drei Dimensionen europäischer Städte – gerecht, grün, produktiv – für deren Transformation heraus. Dazu gehören ein entsprechender Zugang zu Grün- und Freizeitflächen sowie gut gestaltete, unterhaltene, vernetzte grüne und blaue Infrastrukturen als Grundlage für ein gesundes Lebensumfeld. Zur „Schaffung eines Ausgleichs für Flächeninanspruchnahme und städtische Dichte“ (BBSR 2021: 31) sind grüne und blaue Infrastrukturen zu fördern. Dies soll die Artenvielfalt in der Stadt erhöhen, eine klimaneutrale, widerstandsfähige

und umweltfreundliche Stadtentwicklung unterstützen und die Luftqualität verbessern.

Das **Weißbuch Grün in der Stadt** formuliert zudem den Anspruch, multifunktionale und multicodierte Freiflächen herzustellen, um sich überlagernde Nutzungsansprüche zu erfüllen und unterschiedlichen Nutzungsintensitäten standzuhalten. In Bezug auf die notwendige Transformation von Innenstädten formuliert das Weißbuch: „Insbesondere seit der Klimaschutznovelle 2011 muss die Bau- und Stadtplanung auch dem Klimaschutz und der Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels gerecht werden. Dies betrifft ganz besonders die stärkere Berücksichtigung von Frisch- und Kaltluftzufuhr in den Innenstädten“ und „die damit verbundene Grün- und Freiraumsicherung unter Anerkennung des Kühlungspotenzials des Bodens“ (BMUB 2017: 17).

Dies bestätigt auch die in 2007 erschienene **Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt**, die beschreibt, dass „Freiflächen in Innenstadtbereichen [...] in vielfältiger Weise zu einer Verbesserung der stadtklimatischen Situation beitragen“ (BMUB 2007: 43). „Je stärker die Begrünung der Innenstädte, desto mehr Stäube und Schadstoffe werden auf natürlichem Wege aus der Luft gefiltert“ (BMUB 2007: 12).

Schließlich zielt der **Koalitionsvertrag** der aktuellen Bundesregierung darauf ab, Gemeinwohlorientierung und Innenentwicklung zu stärken (vgl. Bundesregierung 2021: 89).

Aktuelle Herausforderungen grüner Infrastruktur in Innenstädten

Die Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL) schreibt in einem Positionspapier zum Verhältnis zwischen Verdichtung und Grün- und Freiflächenentwicklung: „Zu einer angemessenen Dichte gehören stets ausreichend dimensionierte, funktional zugeordnete und den Nutzungsbedürfnissen entsprechend ausgestattete Grün- und Freiflächen [...]. Denn sie können dazu beitragen, physischen und psychischen Dichte-Stress sowie Klima-Stress zu reduzieren und zu kompensieren“ (ARL 2021: 9).

Grün- und Freiräume stehen im Rahmen der Nachverdichtung aufgrund der Flächenkonkurrenz unter einem enormen Nutzungsdruck. Überdies muss das verbleibende Grün immer mehr Leistungen erbringen: Die Siedlungsdichte der

Großstädte, in denen ein Drittel aller Menschen leben, ist 1,5-fach, die der Städte über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner sogar 3-fach höher als im Bundesdurchschnitt (vgl. Dosch/Haury 2019). Der Wohnraumbedarf bis zum Jahr 2025 wird auf 1,5 Mio. Wohnungen geschätzt (vgl. BBSR 2022: 159). Dieser lässt sich weitgehend im Bestand realisieren, wie die Baulandumfrage 2022 des BBSR ergeben hat. Die Potenzialflächen sollen ganz überwiegend dem Bau von Wohnungen, Gewerbe, nebst Erschließungsflächen dienen. Flächen für Grün und Erholung, die im Bestand laut Flächenstatistik über 10 % der Siedlungs- und Verkehrsflächen ausmachen, sind nur auf rund 3,5 % der Flächenpotenziale vorgesehen (vgl. BBSR 2022: 159). Diese Zahlen bestätigen, dass der Bauboom im Neu- wie Stadtumbau die Grün- und Freiraument-

wicklung stark beeinträchtigt. Die Einschätzung von Brachflächen und Baulücken „als großes Potenzial zur nichtbaulichen Entwicklung (Renaturierung, Grün-/Erholungsflächen usw.)“ in den Kommunen ist im Vergleich zu 2012 sogar deutlich gesunken (BBSR 2022: 102).

Dabei hat gerade die COVID-19-Pandemie verdeutlicht, wie wichtig Grün- und Freiräume nicht nur im direkten Wohnumfeld, sondern auch in hochversiegelten innenstädtischen Lagen sind. Unabhängig von dieser speziellen Situation ist festzustellen, dass der Bedarf an lokalen Erholungsmöglichkeiten den Nutzungsdruck auch auf innerstädtische Grünflächen und Parks immer mehr erhöht (vgl. Dosch/Haury 2021).

In der Innenstadt verdichten sich zudem klimatische Herausforderungen und Nutzungskonflikte auf engem Raum. Für die Anpassung an den Klimawandel ist die Durchgrünung zentral, während für den Klimaschutz kompakte, Nutzungsgemischte Städte eine Voraussetzung sind, um Verkehr und Treibhausgase zu reduzieren.

Nutzungsfrequenz von Innenstädten und Stadtteilparks vor und während der Pandemie

Die Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie durch eine Reduzierung der Kontakte beeinflussten auch die Mobilität der Bevölkerung. Sie verändern möglicherweise auch längerfristig das Mobilitätsverhalten und die Nutzung von Innenstädten und Stadtteilparks.

Mittels anonymisierter und aggregierter Mobilfunkdaten lässt sich zeitnah auf einer breiten Datenbasis abbilden, wie sich die Mobilität seit Beginn der COVID-19-Pandemie verändert hat (Methodik und Details vgl. Bohnensteffen 2021: 91). Eine erste Auswertung zeigt für Zellen, in denen sich überregionale Einkaufszentren befinden, wie der RuhrPark Bochum oder das CentrO Oberhausen, gegenüber 2019 bereits 2020 starke und 2021 nochmals stärkere Rückgänge in der Nutzungsfrequenz. Auch in Innenstadtlagen, zum Beispiel von Bonn oder Köln, ging die Nutzungsfrequenz im Jahr 2020 stark zurück, Anfang und teilweise auch Mitte



Foto: Marcus Fehse

Begrünung des Bahnhofsvorplatzes Braunschweig

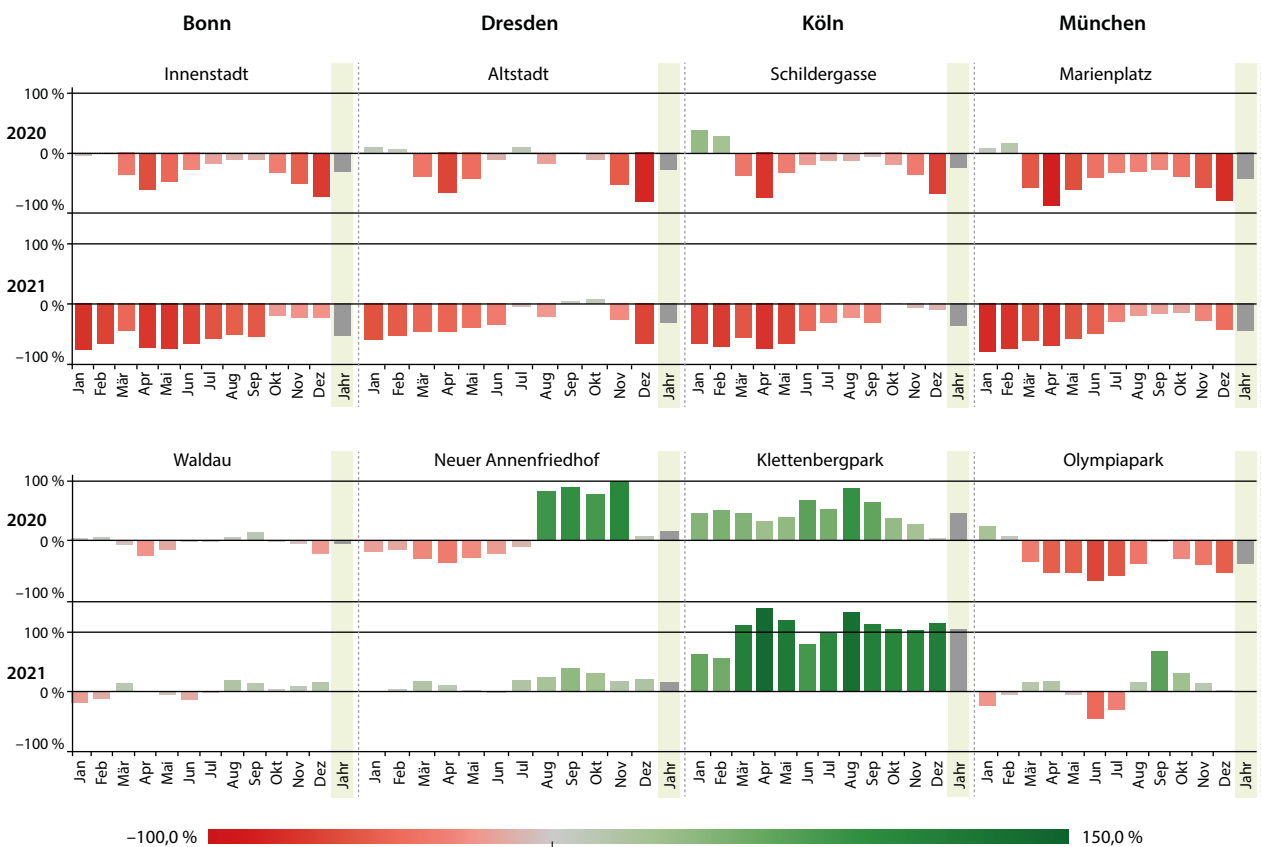
2021 aber noch einmal mehr. Nur im Herbst 2021 zeigen sich Normalisierungs- oder Nachholeffekte mit Werten wie 2019 oder sogar leicht darüber – insbesondere durch vom Stadtrand einpendelnde Personen.

Ganz anders innenstadtnahe Zellen, in denen Stadtparks liegen: Einige zeigen gegenüber 2019 höhere Nutzungsfrequenzen, was auf die Funktion als „drittes Wohnzimmer“, Naherholungsgebiet und Reiseersatz hinweisen kann. Wo die Zahlen doch zurückgingen, waren die Verluste weitaus geringer als in den Citylagen und die Frequenzen lagen ab Sommer 2021 auch über denen des jeweiligen Referenzmonats 2019.

Diese Trends dürften auch nach Abklingen der Pandemie nicht wieder völlig zur Situation vor der Pandemie zurückführen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Funktion der Innenstädte als Einkaufs- und Aufenthaltsorte mit einer hohen Tagbevölkerung abgenommen hat. Künftig dürfte die Wohnfunktion aus diversen Gründen zunehmen (vgl. Beiträge in diesem Heft). Auch wohnortnahe Erholung und Stadtteilparks werden wichtiger, nicht nur in einer insgesamt alternden und damit weniger mobilen Gesellschaft, die auf ein begrüntes und klimaangepasstes Wohnumfeld besonders angewiesen ist.

1 Nutzungsfrequenz von ausgewählten City- und Stadtpark-Mobilfunkzellen, aggregiert über alle Entfernungsklassen, und prozentuale Abweichung 2020 und 2021 zum Referenzjahr 2019



Quelle: Teralytics AG (Mobilitätsdaten, www.teralytics.net); BBSR N. Blätgen/F. Dosch (Auswertungen)

Hinweis: Durch die Einführung des Mobilfunkstandards 5G und Aufrüstung bestehender Sendemasten sind die Daten ab Februar 2021 für einige Stationen möglicherweise unvollständig, Anpassungen erfolgen im Laufe des Jahres 2022.

Herausforderung Klimawandel

In Städten verdichten sich die Folgen des Klimawandels für Mensch, Gebautes und Umwelt, insbesondere durch Hitzebelastung, Trockenheit und Starkregen. In den Sommermonaten heizen die Innenstadtbereiche aufgrund eines hohen Versiegelungsgrades stark auf. Die Zahl der Tropennächte wird sich noch in diesem Jahrhundert besonders in Innenstädten mehr als verdoppeln bis vervierfachen (vgl. Deutscher Bundestag 2021: 134). Im Deutschlandmittel sind jährlich knapp drei Tropennächte mehr bis zur Mitte des Jahrhunderts und bis zu 16 Tropennächte mehr zum Ende des 21. Jahrhunderts möglich (vgl. UBA 2021: 30). Da die Hitzebelastung mit der Siedlungsdichte korreliert, sind geeignete Maßnahmen erforderlich, die die gefühlte Temperatur insbesondere während Hitzewellen absenken. Da Kaltluft bei strahlungsarmen Nächten nur begrenzt in die hoch verdichteten Bereiche von Großstädten einfließen kann, bedarf es vieler kleiner Mikroparks und zudem vernetzter Grünflächen in Städten, die auf die unmittelbare Wohnbebauung kühlende Wirkung entfalten können. Bäume im Straßenraum spielen bei der Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels eine zentrale Rolle. Ihr Wurzelraum wird aber durch Versiegelung und unterirdische Leitungen begrenzt. Sie leiden unter Trockenheit und Immissionen.

Viele Städte haben bereits begonnen, Umwelt- und Gesundheitsbelastungen zu reduzieren, indem sie eine klimagerechte Stadtentwicklung mit Strategien und Maßnahmen gegen die Erwärmung fokussieren. Es werden zum Beispiel mehr klimaangepasste Gebäude errichtet oder Gebäudebestände so umgebaut, dass neben der winterlichen Wärmedämmung auch der sommerliche Wärmeschutz berücksichtigt wird. Unterstützt durch eine präventive Stadt- und Quartiersplanung, die unter anderem für eine gute Durchlüftung und geeignete Begrünung in den Städten sorgt, bleibt das Innenklima von Gebäuden damit auch bei steigenden Temperaturen erträglich.

Gleichzeitig entwickeln einige Kommunen Strategien zum Umgang mit Starkregen und Überflutung, oft in Zusammenarbeit von Stadtentwicklung und Stadtentwässerung. So kann eine wassersensible Stadtentwicklung mit verbesserten Konzepten zum Wasserrückhalt, zur Entsiegelung sowie zur Versickerung und Entwässerung umgesetzt werden.

Herausforderung Nachverdichtung

Die aktuelle Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bundesweit jährlich 400.000 Wohnungen zu bauen. Dies ist sogar im Baubestand möglich, ohne dass neue Flächen in Anspruch genommen werden müssen, wenn alle baureifen Bestandsreserven und Nachverdichtungspotenziale wie Überbauung

flacher Gewerbebauten und Dachgeschossausbau genutzt werden (vgl. BBSR 2022). Dies bedeutet aber auch, dass weitere Grünflächen in Städten verloren gehen. Aus der Nachverdichtung resultieren Probleme und Konflikte, die sowohl die Klimaanpassung als auch die Gesundheit der städtischen Bevölkerung betreffen können. Gesundheitsschutz (z. B. Lärmschutz), Gesundheitsförderung (z. B. green gym), Salutogenese (Gesundheitsförderung und Gesundheitsverbesserung, z. B. Grün im Wohnumfeld) oder individuelle Verhaltens- und Verhältnisprävention (Nutzung von Angeboten einer grünen Infrastruktur) spielen hier hinein.

Gerade in Innenstädten sind die Folgen des Klimawandels und weitere Umweltbelastungen wie Lärm oder Feinstaub besonders stark. Städtische Gesundheitsprävention ist auch eine Frage von Umweltgerechtigkeit und Teilhabechancen. Dementsprechend und wenn die Wohnfunktion der Innenstädte gestärkt werden soll, ist Nachverdichtung auch eine gesundheitliche und soziale Herausforderung.



Foto: Fabian Dosch

Innenhof- und Fassadenbegrünung, Hackesche Höfe, Berlin

Wirkungsvolle Ansätze für mehr innerstädtische Grünräume

Kernelemente einer innerstädtischen grünen Infrastruktur sind neben Bäumen, Sträuchern, Wiesen- bzw. Rasenflächen angepasste und vielfältige Grünelemente wie begrünte Innenhöfe, Dach- und Gebäudebegrünungen, mobile Bepflanzungen, Wasserrückhalteflächen, begrünte und aufgewertete Uferbereiche und über Grünbrücken und andere Verbindungselemente vernetzte Grünflächen. Neuanpflanzungen sind aufgrund von Platzmangel, vor allem auch aufgrund der unterirdischen Raumkonkurrenz mit Leitungen, oft nur schwierig oder gar nicht möglich. Durch Entsiegelung und Rückbau nicht benötigter Flächen, etwa auf innerstädtischen Parkplatzflächen oder auf Brachflächen, lassen sich auch neue Grünflächen gewinnen.

Eine wichtige Rolle zur Aufwertung von Innenstadtgrün bildet die Städtebauförderung. Die Auswertung zur Nutzung des Programms „Zukunft Stadtgrün“ im Rahmen der Städtebauförderung des Bundes und der Länder verdeutlicht, dass die ausgewiesenen Fördergebiete insgesamt mehrheitlich in der Innenstadt oder innenstadtnah lagen. „Das Programm wurde also besonders genutzt, um die zentralen Lagen der Kommunen aufzuwerten“ (BBSR 2020: 20). Über das Programm konnten Maßnahmen finanziert werden, die der Anlage, Sanierung beziehungsweise Qualifizierung und

Vernetzung öffentlich zugänglicher Grün- und Freiflächen im Rahmen der baulichen Erhaltung und Entwicklung von Quartieren als lebenswerte und gesunde Orte dienen.

Überdies wichtig für innenstadtnahes Grün ist der „Bundespreis Stadtgrün“. Dieser zeichnet außergewöhnliches Engagement für urbanes Grün, vielfältige Nutzbarkeit, gestalterische Qualität, innovative Konzepte und integrative Planungsansätze aus. Bewerben konnten sich 2020 erstmals Städte und Gemeinden in Deutschland ab 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, zusammen mit Planungsbüros, Initiativen oder Vereinen. Die meisten eingereichten Beiträge zeichneten sich durch kreative Ideen, gute Zusammenarbeit, hohes Engagement und Wirkung für Stadtgesellschaft und Lebensqualität aus. Viele der Projekte behandelten Grünflächen in innerstädtischen Lagen. Mit dem Bundespreis 2022 werden Projekte für Klimaanpassung und Lebensqualität gewürdigt.

Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume erhöhen – begrünte Oasen in der Stadt

Die Aufenthaltsqualität der Innenstädte steigt durch eine Gestaltung, die zum Verweilen einlädt und nicht nur zum schnellen Einkaufen. Dies lässt sich erreichen, indem autofreie und verkehrsberuhigte Zonen mit grünen und schattigen Freiräumen kombiniert werden.

Ein Beispiel dafür ist das Konzept der „Coolen Straßen“ der Stadt Wien. Bis Herbst 2020 wurden vier Straßen Wiens dauerhaft verkehrsberuhigt und klimaangepasst umgestaltet. Baumpflanzungen, hellerer Asphalt und Schatten- oder Wasserelemente sorgen für angenehme Temperaturen und eine hohe Aufenthaltsqualität. Auch Teile der Friedrichstraße Berlins wurden entsprechend umgestaltet.

Die Stadt Wiesbaden hat für das Stadtzentrum und Wiesbaden Süd ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtgrün erarbeitet und 2020 beschlossen. Es sieht vor, gezielt die vorhandenen Grünräume in der Innenstadt auszubauen und zu vernetzen. Unter dem Motto „Bäche ans Licht“ (Landeshauptstadt Wiesbaden 2022a) hat die Stadt den Kesselbach an verschiedenen Stellen im Stadtzentrum offengelegt und damit dessen kühlende Wirkung genutzt. Unter den Begriff Mikro-Oasen fasste das Grünflächenamt außerdem die Ansiedlung von 500 neuen Bäumen, die Begrünung städtischer Gebäude und die Schaffung und Umgestaltung von Quartiersplätzen (vgl. Landeshauptstadt Wiesbaden 2022b).



Foto: Stephanie Haury

Aufwertung des Uferbereichs der Ill in Straßburg

Ein weiteres Beispiel bildet das „Grüne Zimmer“ in Ludwigsburg. „Baumwände“ und mit unterschiedlichen Stauden bepflanzte Modulbaukästen gestalten musterhaft den Platz über einer Tiefgarage, spenden gleichzeitig Schatten und sorgen für Abkühlung (UBA 2017: 138). Insbesondere in dicht bebauten Innenstädten und auf stark versiegelten Flächen ermöglichen es solche vertikalen Begrünungselemente, punktuell und nachträglich Grün auf hochversiegelte Bereiche zu bringen.

Potenziale ausloten – Grünnutzungen testen

Öffentliche Räume lassen sich oft nicht in einem Zug transformieren. Eine Möglichkeit ist es deshalb, einen wünschenswerten Sollzustand durch experimentelle Testnutzungen und Interventionen zu inszenieren und vorzubereiten. Dies kann vor allem bei der Begrünung von Straßenräumen oder Aufwertung des öffentlich nutzbaren Raumes sinnvoll sein. Solche „Interventionen bewirken auf kreative und oft spielerische Art eine neue Sichtweise auf den Raum, codieren die-

sen um und zeigen andere Nutzungs- oder Gestaltungspotenziale auf. In ihrer Gesamtheit sind sie ein buntes Mosaik wichtiger Instrumente und Ansätze, die große städtische Planungen vorbereiten können“ (Haury 2022: 22).

Das für den Bundespreis Stadtgrün 2020 nominierte Projekt „Wanderbaumallee“ in Stuttgart ist ein herausragendes Beispiel hierfür. Von Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern initiiert, will das Projekt die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes erhöhen. Außerdem möchte die Initiative für das Pflanzen von mehr Bäumen werben. Temporär stellt sie dafür von Sitzgelegenheiten eingefasste Pflanzmodule auf Parkplätzen im öffentlichen Raum auf. Nach ein paar Wochen „wandern“ die Installationen weiter und verwandeln so verschiedene Straßenzüge Stuttgarts in neue, grüne Räume (vgl. Tilia e. V. 2022). Der Effekt besteht nicht nur aus einer experimentellen Begrünung des Straßenraumes, sondern wirkt auch sozial auf den jeweiligen Ort, da Passantinnen und Passanten neue Rast- und Treffpunkte im öffentlichen Raum vorfinden. Ähnliche Beispiele findet man auch in anderen Städten wie Bonn oder Köln.



Foto: Julian Rettig

„Wanderbäume“ begrünen in Stuttgart temporär einzelne Straßen und schaffen neue Treffpunkte

Grünräume erreichbar und zugänglich machen

Ob Grünflächen zugänglich und erreichbar sind, bestimmt, wie oft und intensiv diese genutzt werden. „Eine gesellschaftliche Nutzung ist erst bei fußläufiger Erreichbarkeit gewährleistet“ (BMUB 2015: 28). Zu einer guten Erreichbarkeit zählt auch die Verbindung bestehenden städtischen Grüns untereinander und auch zwischen zentralen innerstädtischen Lagen und dem Stadtrand. „Erreichbarkeit ist vor allem für die tägliche Kurzzeit-/Feierabenderholung (z. B. in Parkanlagen) wichtig, da hierfür meist die Wege zu Fuß zurückgelegt werden“ (BBSR 2017: 32). Dafür gilt es, bestehende Rad- und Fußwegeverbindungen aufzuwerten und bestehende räumliche Barrieren zu überwinden.

Das Frankfurter Projekt „Grünes Ypsilon“ verbindet durch einen neuen, groß angelegten Y-förmigen Grünzug die Innenstadt (Westend) mit den im Westen und Osten Frankfurts liegenden Grünflächen und Parkanlagen. Dieser versorgt die anliegenden Quartiere mit Grünräumen und verbessert deren Erreichbarkeit.

Den Verkehrsraum transformieren – aus Grau wird Grün

Die Gestaltung des innerstädtischen Grüns sollte auch eine aktive Mobilität, wie zu Fuß gehen und Rad fahren, fördern und dafür vorhandene Wegeführungen aufwerten. Viele innerstädtische Bereiche sind bereits verkehrsberuhigt und Bürgerinnen und Bürger erreichen diese vorwiegend zu Fuß oder per Rad. Die Aufwertung und Begrünung der Wegeführungen sollte daher über die Innenstadt hinaus das gesamte städtische Wegenetz einbeziehen, um die einzelnen Quartiere mit der Innenstadt qualitativ zu verbinden. Der Ansatz der 15-Minuten-Stadt bezweckt eine Zurückeroberung und Transformation des Straßenraumes zugunsten neuer Nutzungen mit Aufenthaltsqualität. Alle wichtigen Anlaufstellen für die Bürgerinnen und Bürger sollen innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein, möglichst mit nachhaltigen Verkehrsmitteln oder zu Fuß. Ein zukünftig veränderter Anspruch an den Verkehrsraum ist vom Verhalten der Öffentlichkeit und einem neuen Bild von Stadt abhängig. Ein künftig reduzierter innerstädtischer Verkehr kann den Rückbau der bestehenden Räume begründen, selbst wenn



Foto: Fabian Dosch

Köln, Schillingstraße: Alleebäume werten das Wohnumfeld zu allen Jahreszeiten auf

neuer Flächenbedarf für Sharingsysteme und Ladestationen für Elektrofahrzeuge entsteht.

Wie sich rückgebauter Straßenraum nutzen lässt, zeigt die Stadt Wien, wo auf ehemaligen Parkplätzen, Gehsteigen oder in einer Fußgängerzone Schanigärten, also Cafés oder Restaurationen auf öffentlichem Grund, entstehen. Blumenkisten und große Pflanzen ersetzen den Gartenzaun, Sonnenschirme spenden im Sommer kühlen Schatten. Insgesamt gibt es in Wien rund 4.200 Schanigärten (vgl. Wiener Tourismusverband 2022).

Mit dem „Masterplan Parken“ (Stadt Köln 2021) nach Beispielen aus Amsterdam und Rotterdam könnten in Köln bis zu 30 Prozent der bewirtschafteten Parkplätze in der Innenstadt wegfallen. Sie sollen entsiegelt und in Grünflächen umgewandelt oder für den Fahrradverkehr genutzt werden.

Lebendige und vielfältige Räume schaffen

Innenstädte sollten sich zu Kreativräumen wandeln, in denen man sich treffen, austauschen und Neues (er-)leben kann, ohne dass nur das Käuferlebnis im Vordergrund steht. Für alle Altersgruppen sollen attraktive Freiräume entstehen, die zum Verweilen einladen. Nutzerinnen und Nutzer sollten im Sinn einer koproduktiven Stadt neue Treffpunkte selbst konzipieren.

Im Projekt „ZwischenZeit Altstadtquartier Büchel“ erprobt die Stadt Aachen verschiedene Nutzungsoptionen eines ehemaligen Parkhausgeländes, zentral gelegen in unmittelbarer Nähe des Aachener Doms. Weil die Stadt das Gelände gekauft und eine Entwicklungsgesellschaft gegründet hat, stehen der Stadtverwaltung verschiedene Optionen und Zielausrichtungen offen. Bei der weiteren Entwicklung des Grundstückes soll die Zivilgesellschaft mitbestimmen und mitwirken. Zukünftige Gebäude inklusive des zu einem großen Teil begrüntem Geländes sollen langfristig in die Trägerschaft der Bürgerschaft übergehen. In den nächsten vier bis fünf Jahren erprobt die Stadt künftige Nutzungen und ermöglicht temporäre Darbietungen im öffentlichen Raum, wie Kunstaktionen und Theateraufführungen. Parallel bereitet die Verwaltung die zukünftige Nutzung und Gestaltung der Fläche vor und beteiligt dabei intensiv die zukünftigen Trägerinnen und Träger.

Öffentliche und private Nahräume aufwerten

Innenstädte und ihre angrenzenden Gebiete verfügen nur begrenzt über freie Flächen, die nachträglich begrünt und

in diesem Sinne aufgewertet werden können. Daher gilt es, in diesen verdichteten Bereichen unbedingt auch private Flächenressourcen an Wohn- und Wirtschaftsgebäuden einzubeziehen, um den Grünflächenanteil zu erhöhen und die Stadt an den Klimawandel anzupassen. Begrünte Oasen und unmittelbarer Erholungsraum entstehen dann nicht nur auf öffentlichen Grünflächen, sondern auch als Mikroflächen direkt vor der Haustür. Als Ergänzung zu den eher großflächigen Strukturen übernehmen kleine, isolierte Innenhöfe, attraktiv gestaltete Vor- und Mietergärten sowie Dach- und Fassadenbegrünungen gerade in dicht bebauten Stadtteilen wichtige Funktionen.

Die Stadt Karlsruhe prüft im Projekt „Green GROWnership“ (Stadt Karlsruhe 2022) die rechtlichen und planerischen Instrumente, die zu einer Aufwertung privaten Grüns führen können. Sie erarbeitet eine Strategie, die es Kommunen erleichtert, Grün in privatem Eigentum zu erhalten oder neu zu schaffen. Ziel ist es, private Grundstückseigentümer mit in die Verantwortung für ein gesundes Stadtklima zu nehmen. Im Fokus stehen nicht nur große, sondern auch kleinräumige Grundstücksflächen wie Eingangsbereiche, Vorgärten, Innenhöfe oder Dachterrassen, die zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung gestellt und begrünt werden können. Die Stadt prüft dabei auch, wie sich diese Flächen mit angrenzenden öffentlichen Freiräumen wirkungsvoll vernetzen lassen.



Foto: Presseamt Stadt Karlsruhe

**Begrünte Blockinnenbereiche am Beispiel
Karlsruhe Oststadt**

Neue Stadtbäume und urbane Wälder für die Klimaanpassung pflanzen

Zu Zeiten mit vermehrten Hitze- und Wüstentagen, also Tagen mit mehr als 30 bzw. 35 °C und zum Teil extremer und langanhaltender Hitzebelastung vor allem tagsüber, reduziert die Kühlung und Ver- bzw. Abschattung zentral gelegener Flächen die gefühlte Wärmebelastung deutlich. Unversiegelte und wasserdurchlässige Grünflächen können als Wasserspeicher und Versickerungsflächen dienen und so für



Foto: Grünflächenamt, Stadt Heilbronn

Der temporäre Klimawald in Heilbronn verschafft Kühlung



Foto: Hergen Schimpf

Die Baumscheiben der Stadtbäume in Hamburg-Harburg dienen gleichzeitig der Regenwasserbewirtschaftung

Abkühlung sorgen. Zudem kühlen sie nachts rascher aus als wärmespeichernde, versiegelte Flächen. Zur Kühlung beitragen können zudem helle Oberflächen, klimaaktive Mikroflächen, Durchlüftungskonzepte und tagsüber auch eine Vielzahl von Bäumen und die Erhöhung der Baumkronenfläche. Ausgewachsene Bäume können durch ihren Schatten den Boden um mehr als zehn Grad abkühlen (vgl. Speak 2020). Diese finden sich traditionell in bestehenden Parkanlagen. Es entstehen aber auch neue Ansätze, wie bürgerschaftlich getragene Waldgärten oder städtische Klimawälder.

Ein herausragendes und für den Bundespreis Stadtgrün 2020 nominiertes Beispiel ist das Projekt „Klimawald“ am Wollhaus in Heilbronn (Stadt Heilbronn 2019). Die Stadt verwandelte dazu eine zuvor ungenutzte Brachfläche im Zentrum der Stadt in einen städtischen Wald aus etwa 200 Bäumen und Sträuchern. Der Wald befindet sich an einem Verkehrsknotenpunkt, auf dem zuvor Ladenlokale gestanden hatten. Er fungiert als Kühlungsfläche in einem stark versiegelten umgebenden Raum. Mit Wegen und Sitzmöglichkeiten lädt der Ort zudem zum Verweilen ein und stellt gleichzeitig einen neuen, attraktiven Nachbarschaftstreffpunkt dar.

Viele Kommunen stehen darüber hinaus vor der Herausforderung, den kommunalen Baumbestand gerade innerstädtisch an kommende Hitzeperioden anzupassen (vgl. JKI 2021). Klimaresiliente Bäume – oft südeuropäische Arten heimischer Spezies – müssen in Innenstädten neben extremer Hitze aber auch Kälte, Trockenheit und Umweltbelastungen aushalten können. Zentrale Aspekte sind ein ausreichender Wurzelraum, auch in historischen Innenstädten, die richtige Pflanzenwahl (vgl. Balder 2020) und eine ausreichende Bewässerung. Welche Bäume sich eignen, ist standortabhängig und mündet in Empfehlungslisten zum Beispiel der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK), einem Zusammenschluss der kommunalen Grünflächenverwaltungen (vgl. GALK 2021). Ihre Anpflanzung hängt neben kommunaler Expertise und Budget auch von den Anzuchtbedingungen in heimischen Gärtnereien ab.

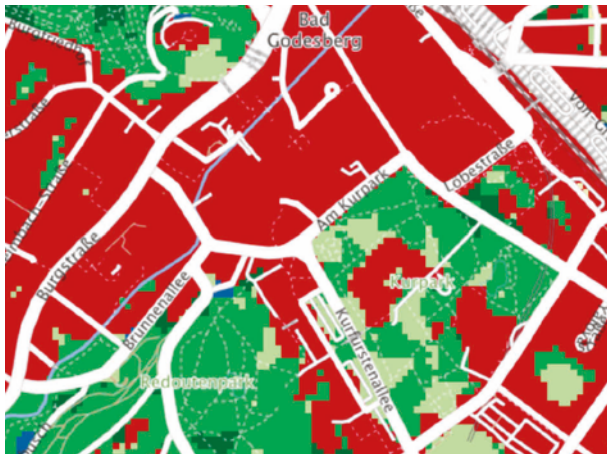
In Hamburg-Harburg erarbeiten die Stadt und die HCU Hamburg im Forschungsvorhaben „BlueGreenStreets“ Lösungen für gestresste Stadtbäume (hamburg.de 2022). Ziel sind multifunktionale Klima-Baumstandorte: Die Bäume sorgen nicht nur für mehr Grün im Stadtraum, sondern sind auch Teil einer dezentralen Regenwasserbewirtschaftung. Regenwasser, das von den Dächern der angrenzenden Gebäude abfließt, wird gespeichert und in trockenen Perioden für die Bewässerung an die Gehölze weitergegeben. Technische Lösungen sorgen dafür, dass die Pflanzgruben größere Mengen an Wasser speichern und in Trockenzeiten nutzen können. Das Projekt ist Preisträger des Wettbewerbs Bundespreis Stadtgrün 2020.

Fallstudie Bad Godesberg

Leitbilder und integrierte Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) spielen für die Belebung von Innenstädten und Stadtteilzentren eine wichtige Rolle. Mit diesem Instrument können

2

Versiegelung der Innenstadt



Quelle: BBSR/IÖR - Stadtgrünraster

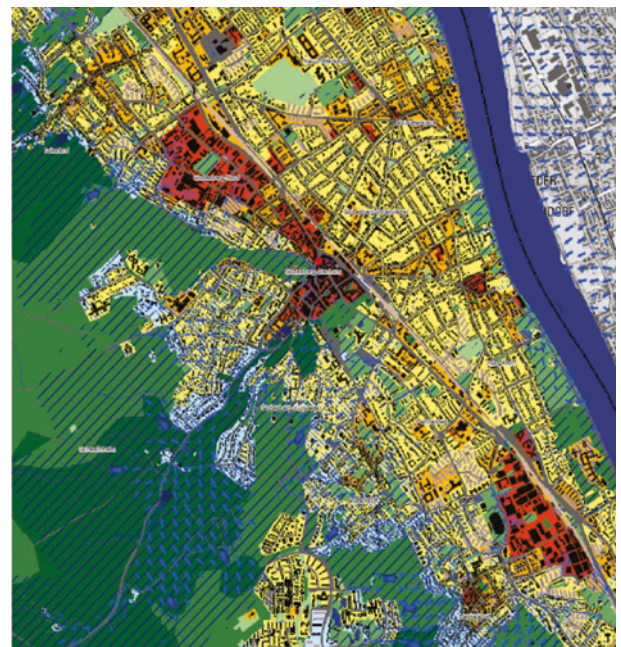
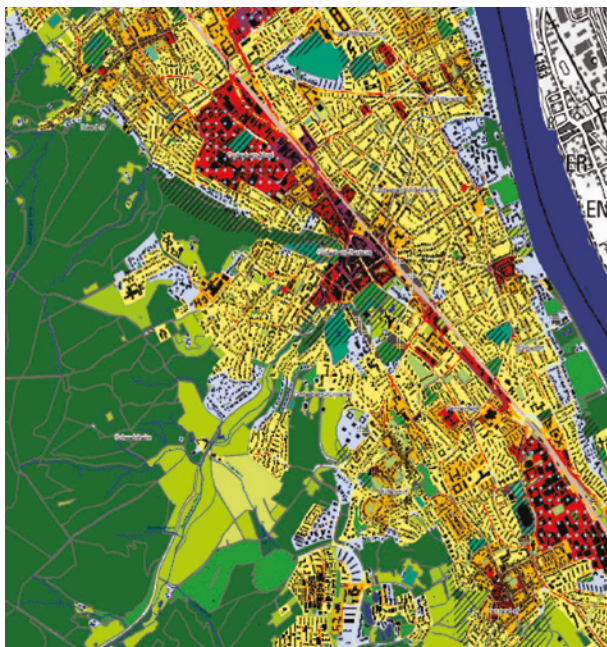
kleinräumige Begrünungen, attraktive Freiflächen mit Aufenthaltsqualität und Bereiche zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung geschaffen werden. Ein Beispiel für eine klimaangepasste Entwicklung von Stadtteilzentren, wie sie typisch für bundesdeutsche Kommunen sind, ist der geplante Umbau der Innenstadt von Bonn-Bad Godesberg.

Bad Godesberg prägen ausgedehnte Parkanlagen und Grünflächen, die sich direkt an die dicht bebaute Innenstadt anschließen. In vielen Bereichen zeigt sich eine in die Jahre gekommene Gestaltung von Grün- und Freiflächen, Wegen und Plätzen mit verwahrlosten Brunnenanlagen, Wasserläufen und Beeten. Die Godesberger Innenstadt ist relativ dicht bebaut, mit einer ausgedehnten Fußgängerzone. Bereits heute und künftig verstärkt weisen insbesondere die hochversiegelten Innenstadtbereiche ungünstige bioklimatische Situationen auf. Die Kalt- und Frischluftversorgung schneidet ein städtebaulicher Querriegel, die Fronhof-Galerie, weitgehend ab (vgl. Abb. 3).

Im eng bebauten Zentrum bleiben also vor allem kleinräumige, lokale Maßnahmen, um den thermischen Komfort nicht

3

Planungskarten: Klima tagsüber und nachts



Quelle: Stadt Bonn, 2018, Verbundvorhaben ZURES

nur bei Extremhitze zu verbessern. Dabei geht es darum, die Durchlüftung zu verbessern, die Klimafunktion vorhandener Freiflächen zu erhalten und zu stärken und den Vegetationsanteil zu erhöhen, zum Beispiel in Form von Gebäudebegrünung, Entsiegelung, Aufwertung von Grünanlagen oder der Platzierung von Bäumen (vgl. Mölders et al. 2019).

Gleichzeit verläuft in dem Kalt- und Frischlufttal der Godesberger Bach, der bei Starkregen Teile der Godesberger Innenstadt überflutet, zuletzt 2016. Hier ist nicht nur die Überflutungsvorsorge durch Regenwasserrückhalt im Oberlauf zu verbessern, der Bachlauf kann auch als attraktives und kühlendes Gestaltungselement an die Oberfläche zurückgeholt werden.

Leitbild und Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie einem externen Planungsbüro erarbeitete die Stadt 2018/2019 in einem einjährigen Partizipationsprozess ein Leitbild für den Stadtbezirk Bad Godesberg (vgl. Mölders et al. 2019). Das daraus resultierende integrierte Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK) für das nach § 171b BauGB abgegrenzte Gebiet in der Innenstadt Bad Godesberg beschloss der Stadtrat Anfang 2020 (vgl. Stadt Bonn 2022). Oberstes Entwicklungsziel ist die Belebung und die Attraktivierung der Innenstadt.

Zu den Maßnahmen, um die Innenstadt moderner und attraktiver zu gestalten, zählt unter anderem ein Hof- und Fassadenprogramm. Dabei geht es neben der gestalterischen Aufwertung sowie Verschönerung der Fußgängerzone, Einkaufsstraßen und des privaten Wohnumfelds um die Verbesserung des Mikroklimas. Das lässt sich insbesondere durch Entsiegelung und Begrünungsmaßnahmen sowie

durch eine Erhöhung der für die Bewohnerschaft nutzbaren Freiflächen erreichen. Zur Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt soll bis 2025 ein Masterplan erarbeitet werden.

Realisierungswettbewerb

2021 hat die Stadt Bonn einen Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Bad Godesberger Innenstadt und Beseitigung der gestalterischen, städtebaulichen und funktionalen Mängel durchgeführt. Der siegreiche Entwurf sieht als Kernziel für den Masterplan die Vernetzung von Park, Stadt und Landschaft durch ein System von identitätsprägendem Platzmobiliar sowie eine mittel- bis langfristige Aufwertung und Optimierung der baulichen Strukturen (vgl. Stadt Bonn 2021: 36). Neben einem integrativen Vegetations- und Möblierungskonzept sollen unterschiedliche Wasserelemente die verschiedenen stadträumlichen Situationen akzentuieren und das Stadtklima verbessern. Die wassersensible Neugestaltung des zentralen Theaterplatzes sowie anderer Plätze ist ein wichtiger Baustein der Klimaanpassungsstrategie in Bezug auf Mikroklima, Verschattung, Kühlung, CO₂-Bindung und Wasserkreislauf. Regenwasser soll künftig auf vielen kleinen Flächen, zum Beispiel anstaubaren Tiefbeeten, verdunsten. Bei Starkregenereignissen soll die Stadt das Altstadtwasser gezielt auf Retentionsflächen wie den Stadtpark leiten.

Das Fallbeispiel Bad Godesberg mit seiner künftig ausgebauten blau-grünen Infrastruktur und die zuvor aufgeführten Ansätze zur Aufwertung von Stadtgrün beinhalten eine Vielzahl guter Ideen und Handlungsoptionen. Im Folgenden fassen wir diese in einem Leitbild zusammen, das Kommunen situationsbezogen umsetzen können.

Leitbild der grünen kompakten (Innen-)Stadt

Das Leitbild der kompakten, europäischen (Innen-)Stadt zielt auf nähräumliche Versorgungs- und Erholungsangebote. Innenstädten drohen jedoch Funktionsverluste, unter anderem durch die Dominanz des Onlinehandels und die Verlagerung beziehungsweise den Verlust von Arbeitsstätten in Gewerbe, Dienstleistung und Büro. Es gilt daher, die Funktion von Innenstädten neu zu justieren und mehr Nutzungsvielfalt sowie eine Überlagerung von Nutzungen zu erzeugen. Öffentliche Freiräume (und deren Neuverteilung) und grüne Infrastruktur spielen eine zentrale Rolle dabei, urbanes Leben aufrechtzuerhalten sowie die Lebensqualität

zu sichern und zu fördern; überdies dienen sie der räumlichen Krisenvorsorge und Bewältigung der Klimawandelfolgen Hitze, Starkregen und Trockenheit. Der Ausbau urbaner grüner Infrastruktur in Innenstädten und Citylagen bedeutet jedoch keine Abkehr von der – ohnehin im weltweiten Maßstab geringen – Dichte europäischer Stadtregionen. Im Vordergrund steht die Entwicklung von Konzepten multifunktionaler (Bewegungs-)Räume, Fassaden- und Dachbegrünungen und bestehender Freiflächen. Vorhandene städtische Leitbilder müssen die Faktoren Freiraum und grüne Baukultur einbeziehen.



Foto: Marcus Fehse

Grüne Infrastruktur am Stadtrand von Frankfurt/Main

Schon vor der COVID-19-Pandemie, der flüchtlingsbedingten Zuwanderung und vor den immer stärker ausgeprägten Folgen des Klimawandels gab es Bedenken gegenüber einer investorengetriebenen baulichen Innenentwicklung, für die die Freiraumentwicklung nachrangig ist. Ansätze wie die der doppelten Innenentwicklung, womit gemeint ist „Flächenreserven im Siedlungsbestand nicht nur baulich, sondern auch mit Blick auf urbanes Grün zu entwickeln“ (Böhm et al. 2016: 16) oder der „intelligent kompaktgrünen Stadt“ (Artmann et al. 2017) sind nun wichtiger denn je, da sie Freiräume bewahren, schaffen und vernetzen können.

Für ein neues Leitbild einer urbanen, grünen, krisenbeständigen Infrastruktur, auch für Innenstädte, gelten folgende Aspekte:

- Sie bietet öffentlich zugängliche Freiräume im direkten Wohn- und Arbeitsumfeld.
- Sie offeriert ein System vernetzter Parks, von Pocket-/ Mikroparks über Quartiersparks bis zu Regioparks.
- Sie bietet einen höheren Anteil öffentlich und räumlich zugänglicher Grünflächen.
- Sie ist ausreichend quantitativ (Grünfläche) wie auch qualitativ ausgestattet (Grünvolumen).
- Sie bietet in verdichteten Städten innovative, intelligente Lösungen für Grün auf knappem Raum.
- Sie begrünt graue Infrastruktur und schafft neue Lebensräume für Flora und Fauna auf knapper Fläche.
- Sie wird multicodiert gestaltet und multifunktional genutzt.
- Sie schließt bürgerschaftlich, gemeinschaftlich initiierte Projekte ein.
- Sie fördert den sozialen Zusammenhalt, die Lebensqualität und kreative Nutzung.
- Sie bringt Menschen in die Innenstädte, die auch für eine wirtschaftliche Belebung sorgen.
- Sie bietet Begegnungsräume in Distanz und ermöglicht urbanes Gärtnern.
- Sie ist umweltgerecht verteilt und umweltfreundlich erreichbar.
- Sie ist ein Eckpfeiler resilienterer Städte, insbesondere zur Klimafolgenvorsorge und Nahrungsmittelproduktion.

Das Leitbild einer Innenentwicklung mit grün-blauer Infrastruktur implementiert die doppelte Innenentwicklung. Es sichert und stärkt die im Innenbereich liegenden Grün- und Freiräume und ermöglicht eine maßvolle bauliche Verdichtung und Nutzungsmischung. Es zeigt so auf, dass bezahlbares Wohnen und der Erhalt und Ausbau der grünen Infrastruktur in der Stadt nicht im Widerspruch stehen.



Foto: Stephanie Haury

Verschattete Wege an der Spree in Berlin sorgen an heißen Tagen für Abkühlung

Literatur

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.), 2021: SARS-CoV-2-Pandemie: Was lernen wir daraus für die Raumentwicklung? Positionspapier aus der ARL 118.

Artmann, M.; Kohler, M; Meinel, G.; Gan, J.; Ioja, I., 2017: How smart growth and green infrastructure can mutually support each other – A conceptual framework for compact and green cities. Ecological Indicators. Elsevier. Amsterdam.

Balder, H., 2020: Gehölzentwicklung in strukturstabilen Substraten. ProBaum 2-2020: 12–18.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017: Handlungsziele für Stadtgrün und deren empirische Evidenzindikatoren, Kenn- und Orientierungswerte. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2020: Drei Jahre Zukunft Stadtgrün - Zweiter Statusbericht zum Städtebauförderungsprogramm. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2021: Neue Leipzig-Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2022: Bauland- und Innenentwicklungspotenziale in deutschen Städten und Gemeinden. BBSR Online-Publikation 11/2022. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2022: Wie grün sind deutsche Städte. BBSR Online-Publikation 03/2022. Bonn.

- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2007: Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt – Kabinettsbeschluss vom 7. November 2007. Stand Juli 2015, 4., unveränderte Auflage. Berlin.
- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2015: Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün. Berlin.
- BMUB** – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2017: Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – für eine lebenswerte Zukunft. Stand April 2017. 2. unveränderte Auflage. Berlin.
- Böhm J.**; Böhme, C.; Bunzel, A.; Kühnau, C.; Landua, D.; Reinke, M., 2016: Urbanes Grün in der doppelten Innenentwicklung. Bundesamt für Naturschutz (BfN), Schriften 444, Bonn.
- Bohnensteffen, S.**; Mühlhan, J.; Saidani, Y., 2021: Mobilität während der Corona-Pandemie. Statistisches Bundesamt, WISTA Ausgabe 3: 89–105.
- Bundesregierung** (Hrsg.), 2021: Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Berlin. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Berlin.
- Deutscher Bundestag**, 2021: Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020. BT-Drucksache 19/28900. Berlin.
- Dosch, F.**; Haury, S.; 2019: Stadtgrün im Spannungsfeld. In: Der Gemeinderat, 5/2019: 48–49.
- Dosch, F.**; Haury, S., 2021: Urbane grüne Infrastruktur in und nach der Pandemie. In: Transforming Cities in 1/ 2021: 36–42.
- EU** – Europäische Union (Hrsg.), 2020: Territoriale Agenda 2030 – einer Zukunft für alle Orte. Informelles Treffen der Ministerinnen und Minister für Raumordnung, Raumentwicklung und/oder territorialen Zusammenhalt, 1. Dezember 2020, Berlin.
- GALK** – Gartenamtsleiterkonferenz (Hrsg.), 2021: Zukunftsbäume für die Stadt. Broschüre von GALK und Bund deutscher Baumschulen (BdB). Zugriff: <https://galk.de/component/jdownloads/send/4-informationsflyer/664-broschuere-zukunftsbäume-galk-und-bdb-2020> [abgerufen am 31.03.2022].
- hamburg.de GmbH & Co KG**, 2022: Hamburgs Strategie zur Anpassung an den Klimawandel. Zugriff: <https://www.hamburg.de/anpassungsstrategie> [abgerufen am 08.04.2022].
- Haury, S.**, 2022: Grau gegen Grün eintauschen – Kleine Schritte für eine große Sache. RaumPlanung 1/2022: 20–25.
- JKI** – Julius-Kühn Institut für Kulturpflanzen, 2021: Wieviel Grün braucht die Stadt? Auf dem Weg zur resilienten grünen Infrastruktur. Stadtgrünsymposium 2021. Zugriff: <https://www.julius-kuehn.de/stadtgruen/> [abgerufen am 05.05.2022].
- Landeshauptstadt Wiesbaden**, 2022a: Bäche ans Licht! Zugriff: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/wasser/fließgewässer.php> [abgerufen am 05.04.2022].
- Landeshauptstadt Wiesbaden**, 2022b: Entwicklungskonzept „ISEK Stadtgrün“. Zugriff: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/planen/wohnen/stadterneuerung/wachstum-und-nachhaltige-erneuerung/entwicklungskonzept.php> [abgerufen am 05.04.2022].
- Mölders, U.**; Wörmer, S.; Lelong, B.; Zillgen, B., 2019: Bundesstadt Bonn-Bad Godesberg. Ergebnisse des Leitbildprozesses für den Stadtbezirk und Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Bad Godesberg. Köln.
- Speak, A.**, 2020: Einfluss von Bäumen und Oberflächenbelag auf das Mikroklima innerstädtischer Freiflächen. Das Beispiel der Stadt Bozen (Südtirol, Italien). Naturschutz und Landschaftsplanung 8-2020: 378–384.
- Stadt Bonn** (Hrsg.), 2021: Dokumentation. Offener zweiphasiger interdisziplinärer Realisierungswettbewerb Masterplan Innenstadt Bad Godesberg – Bonn. Bearb.: Stadt.bau.plan, Darmstadt.
- Stadt Bonn**, 2022: Leitbild und integriertes Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK). Beschlussvorlage. Zugriff: <https://www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=877> [abgerufen am 31.03.2022].
- Stadt Heilbronn**, 2019: Grüne Oase statt Beton, 24. Juni. Zugriff: <https://www.heilbronn.de/rathaus/aktuelles/details/artikel/gruene-oase-statt-beton.html> [abgerufen am 05.04.2022].
- Stadt Karlsruhe**, 2022: Klimaanpassungsstrategie und Anpassungsmaßnahmen. Zugriff: https://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/klimawandel/klimaanpassung.de [abgerufen am 05.04.2022].
- Stadt Köln**, Ratsinformationssystem, 2021: TOP Ö 3.1.1: Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt betreffend „Masterplan Parken“, Ratsitzung 14.12.2021, Zugriff: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?__ktonr=338480 [abgerufen am 08.04.2022].
- Tilia e. V.**, 2022: Wanderbaumallee Stuttgart. Zugriff: <https://www.wanderbaumallee-stuttgart.de> [abgerufen am 05.04.2022].
- UBA** – Umweltbundesamt (Hrsg.), 2017: Erfolgsfaktoren für die Förderung zur Anpassung an den Klimawandel. CLIMATE CHANGE 11/2017: Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen> [abgerufen am 05.04.2022].
- UBA** – Umweltbundesamt (Hrsg.), 2021: Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland. Kurzfassung. Climate Change 26/2021. Dessau-Roßlau.
- Wiener Tourismusverband**, 2022: Die schönsten Schanigärten. Zugriff: <https://www.wien.info/de/einkaufen-essen-trinken/restaurants/schanigarten-357320> [abgerufen am 05.04.2022].



NACHHALTIG MOBIL IN DER STADT



Foto: pixabay.com/schaerfssystem

Mobilitätsplanung für die Innenstadt beschränkt sich nicht auf die attraktive Gestaltung von Fußgängerzonen. Das Thema ist vielfältig: Aufenthaltsqualität und aktive Mobilität, also zu Fuß gehen und Fahrrad fahren, stehen in Flächenkonkurrenz zu Durchgangsverkehr, Parkraum, ÖPNV und neuen Mobilitätsformen. Gleichzeitig ist es das Ziel aktueller Planung und Forschung, Mobilität in Innenstädten nachhaltiger zu gestalten.

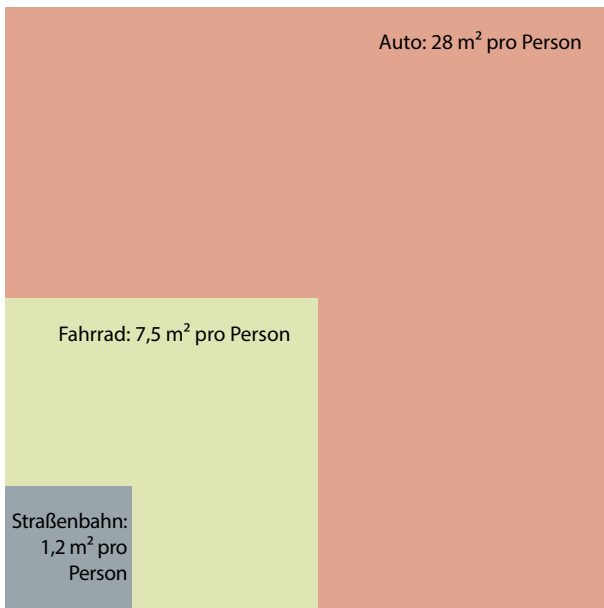
Melanie Schade

ist Diplom-Geographin und Leiterin der Projektgruppe Kompetenzzentrum für ländliche Mobilität (KoLMo) im BBSR sowie Projektleiterin im Referat „Digitale Stadt, Risikoversorgung und Verkehr“. Dort betreut sie den National Focal Point (NFP) Mobilitätsmanagement. melanie.schade@bbr.bund.de

In der Innenstadt ist meist kein eigener Pkw notwendig, um mobil zu sein. Aufgrund der Nutzungsmischung und der damit zusammenhängenden kurzen Wege können dort viele Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück-

1

Welches Verkehrsmittel benötigt wie viel Platz?



Quelle: BBSR/eigene Darstellung

gelegt werden. Ein dichtes öffentliches Verkehrsangebot, eine wachsende Radwegeinfrastruktur und neue Mobilitätsoptionen wie E-Scooter-, Leihfahrrad- oder Carsharing-Angebote erlauben es, die jeweils individuell passende, alternative Fortbewegungsform auszuwählen. Gleichzeitig treffen oder kreuzen sich in den meisten Innenstädten alle wichtigen Verkehrswege. Häufig befindet sich dort auch eine zentrale Verkehrsstation in Form eines Bahnhofs oder eines Busbahnhofs. So sind Innenstädte prädestinierte Orte für die Stadt der kurzen Wege. Diese „ist durch ein räumliches Nebeneinander von Wohnen, Einkaufen, Freizeit und durch Wirtschaft und Arbeit geprägt“ (BMVBS 2011: 25). Innenstädte lassen sich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschließen, die eine raumsparende Mobilität zulassen (UBA 2011: 43). In Anbetracht dieser Rahmenbedingungen könnte der Eindruck entstehen, dass der Handlungsdruck klein ist und die Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität in Innenstädten eher gering sind. Das Gegenteil ist der Fall.

Welche Herausforderungen sich durch den motorisierten Individualverkehr ergeben, lässt sich durch die Betrachtung der Flächenbeanspruchung sowohl durch den fließenden als auch durch den ruhenden Verkehr aufzeigen. Ein Auto hat einen Mindestplatzbedarf von 28 m² pro Person, ein Fahrrad 7,5 m² pro Person und eine Straßenbahn 1,2 m² pro Person (BMI 2020: 123). Dazu kommen Herausforderungen durch eine Neuausrichtung der planerischen Ziele und neue technische Möglichkeiten. Und natürlich ist die Innenstadt nicht in erster Linie Verkehrsraum.

Aktuelle Herausforderungen und Handlungsfelder

Um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur effizient zu nutzen, ist eine multimodale bzw. intermodale Mobilität unerlässlich. Die Förderung **aktiver Mobilität**, also die eigenständige Mobilität ohne motorbetriebene Unterstützung, ist ein zentrales Ziel der nachhaltigen Verkehrsplanung. Aktive Mobilität umfasst primär den Fuß- und Radverkehr. Der Fußverkehr beinhaltet die Komponenten Gehen und Aufenthalt. Eine hohe Aufenthaltsqualität fördert die Akzeptanz für nachhaltige Mobilität. Gleichzeitig benötigen **neue Mobilitätsformen**, wie Sharing-Angebote von E-Scootern, Leihfahrrädern, Leihlastenrädern und Carsharing, sowie die mit E-Mobilität verbundene Ladeinfrastruktur Platz in der Stadt. Die **Digitalisierung** eröffnet Möglichkeiten, die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen, den Verkehr in der Innenstadt zu optimieren und den Wechsel

zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu erleichtern. **Ein Mobilitätsmanagement**, das Informationen zu einem vielfältigen Mobilitätsangebot bereitstellt, kann helfen, die Nutzung der bestehenden nachhaltigen Angebote zu erhöhen und die Innenstädte von motorisiertem Individualverkehr zu entlasten. Auch planerische oder rechtliche Anpassungen können zu einer Verbesserung der Mobilität beitragen. Gerade die Einführung neuer Mobilitätsformen stößt teilweise noch an **rechtliche Grenzen**.

Kommunen setzen bereits eine Vielzahl von unterschiedlichen Maßnahmen ein, um die Mobilität in den Innenstädten nachhaltiger zu gestalten. Im Folgenden werden exemplarisch einige Ansätze skizziert.

Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt ausbauen

Besonders in Innenstädten, die sich durch Nutzungsmischung auszeichnen, verlagert sich die Mobilität mit der Aufwertung der öffentlichen Räume und Bereitstellung attraktiver Anlagen für den Fuß- und Radverkehr auf nachhaltige Verkehrsarten (Gertz/Vallée 2021: 55). Wichtig bei der Aufteilung der Verkehrsflächen ist es, den aktiven Fortbewegungsarten einen höheren Anteil einzuräumen, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen.

Ein im Jahr 2021 beendetes Forschungsprojekt „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ aus dem Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) förderte Maßnahmen auf Quartiersebene, die den Fuß- und Radverkehr unterstützten, und untersuchte deren Wirkung. Ziel war es, die Aufenthaltsqualität in Quartieren zu fördern und Konflikte zu reduzieren (BBSR 2021).

In Köln gestaltete die Stadt in diesem Rahmen eine innerstädtische Straße in eine Fahrradstraße um. Sie strich Kfz-Stellplätze zugunsten einer breiteren Fahrbahn sowie eines Multifunktionsstreifens mit Fahrradstellplätzen, Sitzbänken und Pflanzenkübeln. Eine begleitende Evaluation belegte die Effektivität: Der Anteil des Radverkehrs auf Gehwegen ging zurück und Konflikte zwischen Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs waren und solchen, die zu Fuß gingen, nahmen deutlich ab. Gleichzeitig entlastete die Maßnahme Parallelstraßen vom Raddurchgangsverkehr.

Die Stadt Aachen entwickelte neben Radvorrangrouten und Premiumfußwegen Angebote, um in der Nachbarschaft das Interesse für die Nahmobilität zu erhöhen. Das Angebot an Sharing-Angeboten wurde ausgebaut. Stadtteilstadiergänge steigerten das Bewusstsein auch für solche Angebote.



Fotos: Verena fotografiert/Stadt Köln

Vor der Umgestaltung dominierten Autos den Friesenwall in der Kölner Innenstadt

Fotos: Stadt Aachen

Die Stadt Aachen gestaltete unter anderem die Lothringerstraße, eine Zufahrt zur Innenstadt, zu einer Fahrradstraße um

Flächenanspruch neuer Mobilitätsformen einplanen



Foto: Melanie Schade

Ausgewiesene Stellflächen für E-Scooter, wie hier in Leipzig, helfen dabei, neue Mobilitätsformen in die Stadt zu integrieren

In den Zentren der Großstädte finden sich über 90 % der On-Demand-Angebote, wie Leihräder oder E-Scooter (ioki 2021). Es gilt, diese neuen Mobilitätsformen in die Gestaltung einer innenstadtverträglichen Mobilität einzubeziehen, damit eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs umsetzbar ist. Die Herausforderungen hierbei sind vielfältig.

Chancen der Digitalisierung für nachhaltige Verkehrsplanung nutzen

Mobilitätsdienste, wie zum Beispiel Mobilitäts-Apps, informieren Verkehrsteilnehmende darüber, welche unterschiedlichen Verkehrsmittel für einen Weg zur Verfügung stehen. So fördern sie die Multi- bzw. Intermodalität (Kagerbauer 2021: 183) und erleichtern den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr. Den Komfort erhöht die Möglichkeit, verschiedene Mobilitätsangebote über eine zentrale App zu buchen. Hierzu sind standardisierte Schnittstellen erforderlich, die den Datenaustausch zwischen Anbietern ermöglichen. Wenn für die Bezahlung einzelner Mobilitätsangebote gebündelte, transparente, intuitive und verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung stehen, erleichtert dies die Anwendung.

Zuerst muss sichergestellt sein, dass neue Mobilitätsformen überhaupt angeboten und umgesetzt werden können. Dazu gehört auch die Aufteilung des öffentlichen Raumes, um die neuen Angebote auf den vorhandenen Flächen integrieren zu können, zum Beispiel über Parkverbotszonen für Autos, aber auch für Fortbewegungsmittel von Sharing-Angeboten wie E-Scooter.

Besonders in den Innenstädten, in denen viele kurze Wege zurückgelegt werden, erhöhen flexible Mobilitätsangebote die Erreichbarkeit. Mobilitätsstationen, die unterschiedliche Verkehrsmittel meist an Umsteigeknoten miteinander verknüpfen, erleichtern intermodale Mobilität. Dabei dominieren die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, beispielsweise durch die Verknüpfung von Fahrrad bzw. Pedelec mit dem Bus, Carsharing, Taxi, U- oder S-Bahn (BBSR 2018: 13).

Der vermehrte Bedarf an Ladeinfrastrukturen in der Innenstadt benötigt ebenfalls Platz. Ein vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördertes Projekt entwickelt eine Ladeinfrastruktur für Elektrotaxis – eine Mobilitätsform, bei der kabelgebundene Ladesäulen keine Lösung sind. In einer Pilotanlage in Köln wird das kabellose Laden von Taxifahrzeugen mittels induktivem Ladestreifen getestet. Warteplätze, auf denen Taxis nach und nach vorrücken, dienen als Ladeflächen (Universität Duisburg-Essen 2022).

Solche neuen Angebote müssen bekannt gemacht werden. Zudem muss gewährleistet sein, dass die Nutzung der digitalen Angebote der gesamten Bevölkerung zur Verfügung steht. Für sogenannte Digital Outsider müssen Angebote auch analog zugänglich gemacht werden.

Verkehrsflüsse können durch die Verarbeitung von Echtzeitdaten dynamisch gelenkt, Verkehrsträger intelligent verknüpft und somit Staus vermieden werden (BMVI 2018). Zusätzlich tragen datenbasierte Verkehrsanalysen dazu bei, frühzeitig unerwünschte Veränderungen im Model-Split in der Innenstadt festzustellen und gegenzusteuern. Eine effiziente Parkraumbewirtschaftung durch digitales

Parkraummanagement optimiert den ruhenden Verkehr und schafft Flächen für nachhaltige Mobilitätsformen und Freiräume. Nicht nur eine Verkehrsreduzierung, sondern auch weniger Lärm, weniger Schadstoffe sowie eine höhere Verkehrssicherheit gehen mit einem gezielten Verkehrs- und Parkraummanagement einher und verbessern damit die Lebensqualität in Innenstädten (Agora Verkehrswende 2019).

Auch die Bereitstellung von dynamischen Fahrgastinformationen im ÖPNV auf Basis von Echtzeitdaten erhöht die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen. Die Nutzenden erhalten stets Informationen über Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Verspätungen an Bahnsteigen, an Haltestellen, in Fahrzeugen und können dementsprechend ihr Verhalten anpassen.

Für die Verarbeitung zusätzlich generierter Daten und Informationen für die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung müssen ausreichend personelle und materielle Ressourcen zur Verfügung stehen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr förderte im Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ auch innovative Projekte in Innenstädten. Beispielsweise er-

fasste die Stadt Oldenburg den Verkehr im Stadtgebiet großflächig mit Hilfe von Wärmebildkameras mit Fahrzeugerkennung. So war es möglich, die Verkehrsmengen exakt zu messen, die jeweiligen Routen der Fahrzeuge nachzuvollziehen und Maßnahmen zu ergreifen, um die Schadstoffbelastung in Innenstädten zu verringern. Auf den von Stickstoffdioxiden stärker belasteten Streckenabschnitten konnte dadurch die „Grüne Welle“ auf die tatsächliche Verkehrslage abgestimmt werden. Mit Hilfe dieser Technik konnte auch festgestellt werden, dass viele Autos das Stadtzentrum lediglich durchfahren, um an andere, innenstadtferne Ziele zu gelangen. Dieser Verkehr könnte mittelfristig über den Autobahnring geleitet werden, um die Schadstoffbelastung in der Innenstadt zu verringern. Auch lässt sich mit dem System die Ampelschaltung an innerstädtischen Knotenpunkten optimieren (BMVI 2020: 14).

In Stuttgart wurde durch die Einführung eines dynamischen Schnellbusses ein Parallelangebot zur Stadtbahn geschaffen. Je nach Verkehrslage kann auf einem Bussonderfahrstreifen im Richtungswechselbetrieb auf die Verkehrslage dynamisch reagiert werden, damit Fahrgäste zwischen Bad Cannstatt und Stuttgarter Innenstadt mit dem Bus im gleichen Takt fahren wie die Stadtbahn (BMVI 2020: 20).

Angebote durch Mobilitätsmanagement unterstützen

„Mobilitätsmanagement ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzungsnachfrage, und zwar durch Veränderung von Einstellung und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf sanften Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner.“ (EPOMM 2009: 3). Durch das Mobilitätsmanagement werden sowohl Maßnahmen als auch Akteure koordiniert. Für ein zielgerichtetes Einsetzen des Mobilitätsmanagements und der Maßnahmen ist die Kenntnis der Wirkung erforderlich. Durchgeführte Evaluationen konnten feststellen, dass Maßnahmen zu Veränderungen der Verkehrsmittelwahl führen können (Louen 2021: 161). Insgesamt ist das Mobilitätsmanagement ein effektives Instrument, um den Umweltverbund zu fördern und zielgruppengerechte Maßnahmen umzusetzen – auch für eine nachhaltige Mobilität in der und zur Innenstadt.

Die Stadt Dortmund nutzt neben anderen Maßnahmen im Bereich Radverkehr, Fußwege, E-Mobilität und ÖPNV

das Mobilitätsmanagement gezielt in ihrem Projekt „Emissionsfreie Innenstadt“. Zehn ortsansässige Unternehmen und Behörden erhalten von der Stadt eine umfassende Mobilitätsberatung. Die Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement dient dazu, Wege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu analysieren und gemeinsam Konzepte zu entwickeln, um diese zum Umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu motivieren. Kultureinrichtungen und Geschäfte bieten Anreize, damit Besucherinnen und Besucher der Innenstadt verstärkt den Umweltverbund nutzen. Zusätzlich setzten auch Kitas, Grund- und weiterführende Schulen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements um. Nach einer Analyse des Verkehrsverhaltens der Schülerinnen und Schüler und des Umfelds der jeweiligen Schulen werden auf die jeweilige Einrichtung abgestimmte Maßnahmen ergriffen. Ein Beispiel ist ein Schulwegplan, damit Eltern und Schülerinnen und Schüler nachhaltige Verkehrsmittel für den Schulweg nutzen (Stadt Dortmund 2022).

Den rechtlichen Rahmen anpassen

In Forschungs- und Modellvorhaben wird untersucht, welche Anpassungen und Erweiterungen des rechtlichen Rahmens nachhaltige und neue Mobilitätsformen besser integrieren könnten.

Im bereits genannten ExWoSt-Projekt „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ wurde auch durch experimentelle temporäre Maßnahmen die Mobilität und die Aufenthaltsqualität in Quartieren verbessert. Dabei wurde deutlich, dass das geltende Verkehrsrecht (Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung sowie die nachgeordneten Verwaltungsvorschriften und Richtlinien) überwiegend das Kraftfahrzeug in den Mittelpunkt stellt und so die Umsetzung nachhaltiger Verkehrsformen erschwert (UBA 2021: 8). Anpassungsbedarf wurde auch bei der in der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gesehen, von welcher nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage nach unten abgewichen werden darf (UBA 2021: 9). Auch wurden Hinweise gegeben, dass eine

Anpassung der Straßenverkehrsordnung in Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr wünschenswert sei, sodass das Parken nur noch explizit durch Verkehrszeichen oder Markierungen erlaubt ist (UBA 2021: 9). Die Diskussion über eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Innenstädten wird auch in anderen Städten geführt.

Zur Stärkung der aktiven Mobilität in Städten gehört auch der Ausbau von Fußwegenetzen. Um dies zu unterstützen, wäre eine mögliche Maßnahme, die Straßenverkehrsordnung um eine Regelung für fußgängerfreundliche Mischverkehrsflächen zu ergänzen oder die Baunutzungsverordnung zu ergänzen, sodass die intelligente Ladeinfrastruktur und Ladeflächen für E-Pkw, E-Zweiräder oder Pedelecs bei der Planung von Wohn- und Geschäftshäusern integriert werden (UBA 2017: 31). Vermehrt partizipative und transparente Entscheidungsprozesse durch die Einbindung von Kundinnen und Kunden bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs können dessen Qualität verbessern (UBA 2017: 35).

Fazit

Die Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilität in Städten und insbesondere in Innenstädten sind groß und der Handlungsdruck steigt durch Flächenkonkurrenz, das wachsende Verkehrsaufkommen und dessen klimatische Auswirkungen stetig. Es muss eine Balance geschaffen werden, um dem Anspruch nach Aufenthaltsqualität in Innenstädten bei gleichzeitig attraktivem Mobilitätsangebot

gerecht zu werden. Ein auf die Bedarfe der Bürgerinnen und Bürger zugeschnittenes, verlässliches und attraktives Mobilitätsangebot ist eine Grundvoraussetzung für dessen Nutzung. Entscheidend ist auch, dass dieses Angebot von den Zielgruppen angenommen wird. Nur so lassen sich gefestigte Routinen durchbrechen und ein Mobilitätswandel in Innenstädten kann gelingen.

Literatur

- Agora Verkehrswende**, 2019: Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2018: Stadtverkehr für übermorgen. Bonn.
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2021: Aktive Mobilität in städtischen Quartieren. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Forschungsfelder/2016/aktive-mobilitaet-staedte/01-start.html> [abgerufen am 25.05.2022].
- BMI** – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2020: Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020. Berlin.
- BMVI** – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018: Digitalisierung und Künstliche Intelligenz in der Mobilität. Berlin.
- BMVI** – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme. Berlin.
- BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2011: Weißbuch Innenstadt: Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden. Berlin, Bonn.
- EPOMM** – European Platform on Mobility Management, 2009: Mobilitätsmanagement: eine Definition. Zugriff: https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_DE.pdf [abgerufen am 29.03.2022]
- EPOMM** – European Platform on Mobility Management, 2018: Mobility Management Strategy Book: Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe.
- Gertz, C.; Vallée, D.**, 2021: Integration der Verkehrs- in die Stadtplanung. In: Vallée, D.; Engel, B.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung, Bd.1, 3. Auflage. Berlin.
- ioki**, 2021: Deutschlandweite Analyse der ÖPNV-Abdeckung mit Fokus auf dem ländlichen Raum. Mobility Discussion Paper Series Nr. 01.21, ioki Mobility Analytics.
- Kagerbauer, M.**, 2021: Multimodalität. In: Vallée, D.; Engel, B.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung, Bd.1, 3. Auflage. Berlin.
- Louen, C.**, 2021: Mobilitätsmanagement. In: Vallée, D.; Engel, B.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung, Bd.1, 3. Auflage. Berlin.
- Stadt Dortmund**, 2022: Umsteigern. Zugriff: <https://www.umsteigern.de/unsere-massnahmen.html> [abgerufen am 05.04.2022].
- Universität Duisburg-Essen**, 2022: Taxiladekonzept für Elektrotaxis im öffentlichen Raum (TALAKO). Zugriff: <https://talako.uni-due.de/> [abgerufen am 25.05.2022].
- UBA** – Umweltbundesamt, 2011: Leitkonzept Stadt und Region der kurzen Wege. Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf> [abgerufen am 27.05.2022].
- UBA** – Umweltbundesamt, 2017: Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil: lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Roßlau.
- UBA** – Umweltbundesamt, 2021: Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA). Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modellvorhaben-nachhaltige-stadtmobilitaet-unter> [abgerufen am 29.03.2022].



ONLINEHANDEL UND INNENSTÄDTE

Empirische Befunde zum digitalen Handel in Deutschland



Foto: Andrea Jonas

Der stetig wachsende Onlinehandel wirkt sich deutlich auf Innenstädte und Zentren aus. Anhand empirischer Daten geht der Beitrag der Frage nach, wie sich das Online-Konsumverhalten von Menschen darstellt, die in Innenstädten leben. Erwerben sie seltener Waren online, da sie direkten Zugang zum stationären Handel haben? Darüber hinaus zeigt der Beitrag erste Perspektiven auf, wie digitale Angebote zur Stärkung von Innenstädten beitragen können.

Dr. Andrea Jonas

ist Projektleiterin im Referat „Stadtentwicklung“ im BBSR. Sie forscht unter anderem zu räumlichen Mustern des Onlinehandels in Deutschland und zur Post-Corona-Stadt.
andrea.jonas@bbr.bund.de

Zu den Funktionen, die Innenstädte und Zentren prägen, gehört der Erwerb von und der Handel mit Waren. Der Satz „Ich gehe in die Stadt“ steht vielfach synonym für den Einkauf oder zumindest den Einkaufsbummel in Innenstädten. Diese unterliegen einem kontinuierlichen Wandel, der in den vergangenen Jahren jedoch besonders intensiv und auch mit einem Rückgang der Handelsfunktion verbunden war. Ein Grund für diese Veränderungen ist der stetig wach-

sende Onlinehandel. Diese Veränderungen betreffen Städte in unterschiedlicher Weise und unterscheiden sich regional. Der vorliegende Beitrag beleuchtet das Online-Konsumverhalten von Bewohnerinnen und Bewohnern von Innenstädten – sowohl im Vergleich zum Bundesdurchschnitt als auch zwischen städtischen und ländlichen Kreisen oder schrumpfenden und wachsenden Regionen anhand empirischer Analysen.

Onlinehandel in Deutschland

- 13 % der in Deutschland erworbenen Waren werden online eingekauft. Dieser Anteil stieg in der Vergangenheit stetig an (zwischen 2014 und 2019 jährlich um 9 bis 12 %). In 2020, dem ersten Jahr der COVID-19-Pandemie, hat der Onlinehandel im Vergleich zu den Vorjahren nochmals deutlich zugenommen: Das jährliche Wachstum lag bei 23 % (vgl. IFH/HDE 2021: 6).
- Geschäfte kombinieren verstärkt Online- und Offline-Angebote. Mehr als ein Drittel (37 %) der deutschen Unternehmen (Handel und Dienstleistungen) nutzt diesen sogenannten Multi-Channel (vgl. bevH 2021).
- Besonders häufig wird in Deutschland Bekleidung online eingekauft: im Schnitt für rund 100 € pro Person im Jahr 2020 (vgl. GfK 2020). Bekleidung ist gleichzeitig ein Warensortiment mit einer besonders hohen Innenstadtrelevanz.
- Im ersten Pandemie-Jahr 2020 verlagerten sich nicht nur Einkaufsströme aus dem stationären Handel in den Onlinehandel (13 %), sondern auch aus dem digitalen in den stationären Handel (7 %). Gründe dafür waren unter anderem die Solidarität mit dem stationären Handel (57 %) und lange Lieferzeiten (43 %) (vgl. IFH/HDE 2021: 31; BBSR 2021).

Einflussfaktoren auf Handel und Konsum in (Innen-)Städten

Der Onlinehandel beeinflusst den stationären Handel in Innenstädten und Zentren. Zum einen entzieht er dem stationären Handel Kaufkraft, zum anderen sind zusätzliche Angebote entstanden, beispielsweise die Kombination von digitalem und analogem Handel (wie Click & Collect) oder lokale Online-Marktplätze. Die Digitalisierung ist jedoch nur einer von vielen Einflussfaktoren auf den stationären Handel, wie sich im Folgenden anhand weiterer Faktoren exemplarisch zeigt.

Aktuelle Herausforderungen des Einzelhandels in Innenstädten ergeben sich auch aus der veränderten Bedeutung von Pendlerinnen und Pendlern sowie internationalen Touristinnen und Touristen. Sie haben während der Pandemie aufgrund von Reisebeschränkungen und Homeoffice deutlich seltener die Innenstädte und den dort ansässigen stationären Einzelhandel aufgesucht. Insgesamt unterlagen die Passantenfrequenzen in Innenstädten während der

COVID-19-Pandemie deutlichen Schwankungen, wie Daten des Statistischen Bundesamtes und von hystreet für Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt am Main darlegen. Diese Analysen zeigen, dass Veränderungen in den Passantenfrequenzen mit Veränderungen des Einzelhandelsumsatzes zusammenhängen. Dieser Zusammenhang ist jedoch nicht eindeutig kausal und bedarf weiterer Analysen (vgl. Destatis 2022).

Nachfrage Trends verändern den Handel in Städten ebenfalls: Zum einen lässt sich ein Wertewandel hin zu mehr Wertschätzung regionaler, lokaler und nachhaltig hergestellter Produkte feststellen, zum anderen besteht auch weiterhin eine Nachfrage nach „Fast Fashion“. Der Trend zu einem nachhaltigeren Konsumverhalten führt unter anderem dazu, dass weniger, dafür hochwertigere und langlebigere Waren erworben werden. Zwar ist der Marktanteil von Biotextilien in den letzten Jahren gestiegen, macht aber lediglich einen

sehr geringen Anteil an den Gesamtausgaben für Bekleidung aus (vgl. UBA 2021). Durch die COVID-19-Pandemie hat das Thema Nachhaltigkeit nach Einschätzung des Handelsverbands (HDE) im Konsumverhalten der Menschen an Bedeutung gewonnen. Etwa ein Fünftel der befragten Konsumentinnen und Konsumenten haben bewusst auf Anschaffungen verzichtet. Neben der Nachhaltigkeit spielten dabei auch Umweltschutz und finanzielle Aspekte eine Rolle (vgl. HDE 2022: 22). Ein allgemeiner Konsumverzicht wirkt daher auch auf die stationären Angebote in Innenstädten, ebenso die veränderte Nachfrage nach Waren. Ob sich diese Entwicklungen nach der COVID-19-Pandemie fortsetzen, ist derzeit schwer zu beurteilen.

Überdies wirkt sich der Immobilienmarkt stark auf den stationären Handel aus. Hohe Mietpreise verdrängen kleine, oftmals inhabergeführte Geschäfte und in sehr hochpreisigen Lagen sogar Filialisten (vgl. Kläßen/Stroh 2019), wodurch es auch zu Verdrängung und Leerständen kommen kann. Durch die COVID-19-Pandemie hat der Ladenleerstand zugenommen. Im Sommer 2021 lag die Leerstandsquote im Einzelhandel im bundesweiten Durchschnitt nach Daten des Immobilienverbands (IVD) bei rund 20 %. Betroffen davon waren vor allem Innenstädte, in denen teilweise auch

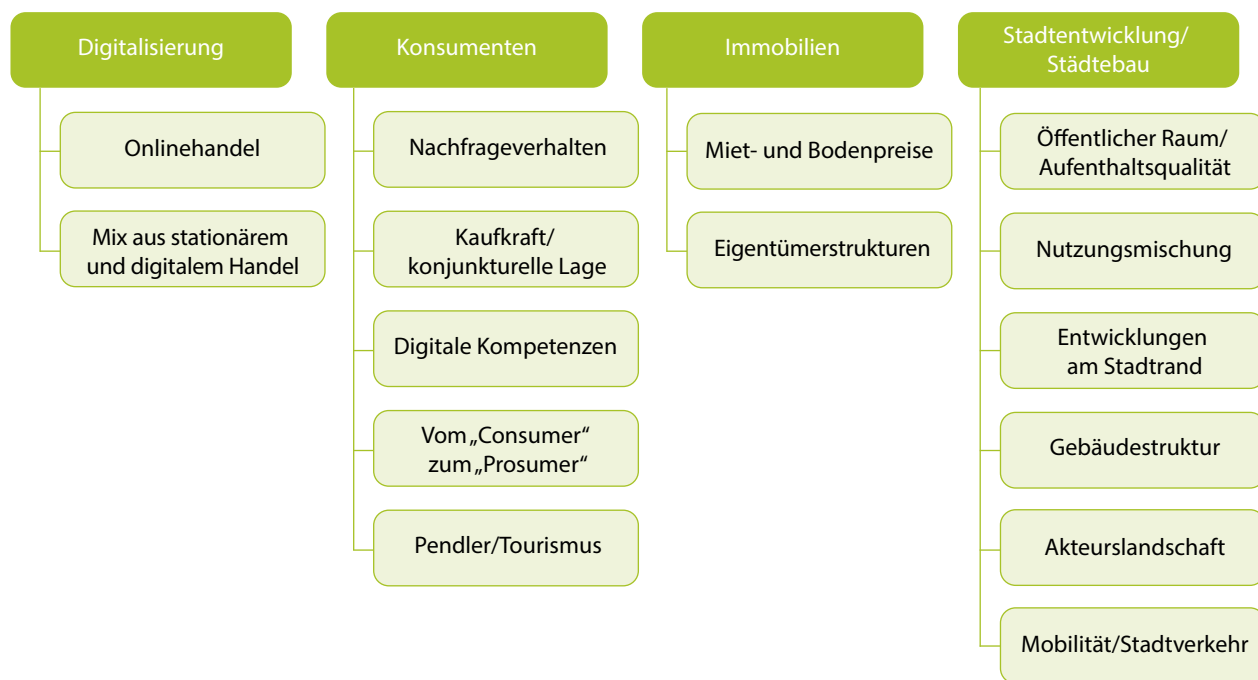
die Mietpreise zurückgingen – vor allem in Großstädten. Die Einzelhandelsmieten in Klein- und Mittelstädten waren stabiler (vgl. IVD 2022). Für Zentren in ländlichen Räumen mit einem geringen Einzelhandelsbesatz kann der – auch durch den Onlinehandel ausgelöste – Rückgang an stationären Angeboten zu einer Abwärtsspirale beitragen (vgl. Hangebruch 2020: 82).

Auch Stadtentwicklung und Städtebau beeinflussen, wie in Innenstädten konsumiert wird – etwa, indem Nutzungsmischung ermöglicht wird. Einkaufen ist oftmals zwar ein zentraler Grund für Innenstadtbesuche, aber zunehmend spielen auch andere Aspekte wie Gastronomie, Dienstleistungen, Kultur und Erlebnis eine Rolle. Entsprechend kommt der Aufenthaltsqualität und der Gestaltung des öffentlichen Raums eine hohe Bedeutung für den stationären Handel in Innenstädten zu.

Diese sicherlich nicht vollständige Auflistung zeigt, dass vielfältige Faktoren den Handel in Innenstädten beeinflussen – unter anderem der Onlinehandel (vgl. Abb. 1). Bisherige Analysen (vgl. u. a. BBSR 2021) zeigen, dass sich das Online-Einkaufsverhalten regional unterscheidet – auch zwischen Innenstädten, wie die nachfolgende Auswertung zeigt.

1

Ausgewählte Einflussfaktoren auf Handel und Konsum in (Innen-)Städten



Quelle: BBSR/eigene Darstellung

Online-Einzelhandelskaufkraft in Innenstädten

Wie unterscheidet sich das Online-Einkaufsverhalten von Personen, die in Innenstädten leben und damit einen oftmals sehr nahen und direkten Zugang zu stationär verfügbaren Waren besitzen, im Vergleich zu weiter entfernten Bevölkerungsgruppen? Mit dem Datensatz „Sortimentskaufkraft Online“ der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) lässt sich dieser Frage für ausgewählte Innenstädte in Deutschland nachgehen. Grundlage dafür bilden kontinuierliche Erhebungen und Analysen des Online-Einkaufsverhaltens von Verbraucherinnen und Verbrauchern aus zwei verschiedenen GfK-Verbraucherpanels. Zum einen erfasst das GfK-Verbraucherpanel „ConsumerScan“ alle Online-Lebensmitteleinkäufe (Food-Sortiment) privater Haushalte. Zum anderen berichten Haushaltsvorstände gegenüber dem GfK-Haushaltspanel „ConsumerScop“ über die Online-Einkäufe von Gebrauchsgütern (Non-Food-Sortiment) aller Haushaltsmitglieder (vgl. GfK 2020).

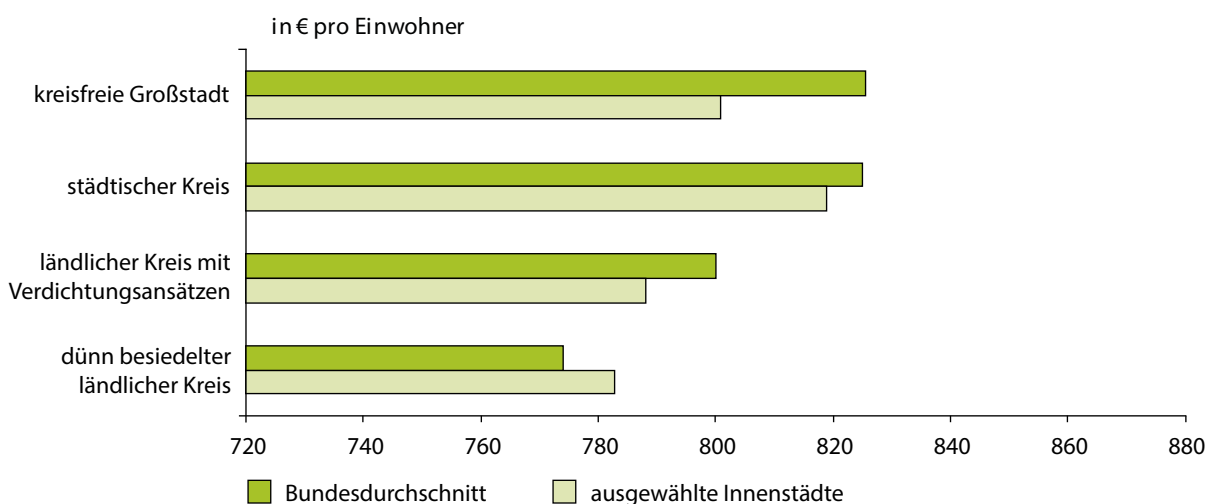
Die Daten verdeutlichen, dass sich der Online-Erwerb von Waren in Innenstädten je nach Siedlungsstruktur vom Bundesdurchschnitt unterscheidet. In Innenstädten kreisfreier Großstädte zeigt sich eine geringere Online-Einzelhandelskaufkraft als im Durchschnitt aller Großstädte (vgl. Abb. 2). Auch in städtischen Kreisen sowie in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen ist die Online-Kaufkraft in den In-

nenstädten niedriger als im Durchschnitt dieses Kreistyps. Bundesweit liegt die Online-Einzelhandelskaufkraft in den untersuchten Innenstadtgebieten leicht unter dem Bundesdurchschnitt aller Kreise und kreisfreien Städte. Ob dies darauf zurückzuführen ist, dass weniger online, dafür mehr stationär eingekauft wird, lässt sich anhand dieser Daten zwar nicht belegen. Sie unterstreichen aber, dass sich die Online-Einzelhandelskaufkraft sowohl in Innenstädten als auch bundesweit abhängig von der Siedlungsstruktur grundsätzlich unterscheiden. Deutlichere Unterschiede in der Online-Einzelhandelskaufkraft ergeben sich je nach Prosperität einer Region (vgl. Abb. 3). In wachsenden Kreisen zeigt sich ein höherer Online-Konsum als in schrumpfenden Kreisen (vgl. BBSR 2021). Dies gilt sowohl bundesweit als auch in den ausgewählten Innenstädten. Dort besteht jedoch ein stärkeres Gefälle zwischen wachsenden und schrumpfenden Kreisen.

Unterschiede in der Online-Einzelhandelskaufkraft von Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt in den verschiedenen Raumtypen sind möglicherweise auf damit verbundene Einkommens-, Haushalts- und Altersstrukturen zurückzuführen. Diese soziodemografischen Merkmale haben grundsätzlich einen Einfluss auf die Online-Kaufkraft in einer Region und können auch hier eine Rolle spielen. Be-

2

Online-Einzelhandelskaufkraft in ausgewählten Innenstädten nach siedlungsstrukturellen Kreistypen



insgesamt konnten 350 Postleitzahlbezirke Innenstädten zugeordnet werden, z. T. liegen mehrere Postleitzahlbezirke in einer Stadt

Quelle: Laufende Raumbbeobachtung des BBSR, GfK Sortimentskaufkraft Online

wohnerinnen und Bewohner von größeren Städten sind oftmals jünger und leben häufiger in Ein- und Zweipersonenhaushalten. Insbesondere in wachsenden Regionen zählen Städte, und insbesondere innerstädtische Gebiete, zu den eher hochpreisigen Wohnlagen, so dass dort entsprechend eher einkommensstärkere Haushalte leben (vgl. BBSR 2021). Zudem erfordert der Online-Einkauf eine gewisse digitale Kompetenz und Affinität, die zwar nicht stark zwischen ländlichen und städtischen Räumen variiert, jedoch nach Alter, Bildungsniveau und Berufstätigkeit (vgl. D21 2022).

Die Daten zeigen insgesamt eine leicht geringere Online-Einzelhandelskaufkraft in Innenstädten im Vergleich zum Bundesdurchschnitt. In städtischen Regionen sind die Pro-Kopf-Ausgaben im digitalen Handel sowohl bundesweit als auch in Innenstädten etwas höher als in ländlichen Regionen. Ein eindeutiges Stadt-Land-Gefälle ist aufgrund der starken Unterschiede zwischen den Großstädten nicht eindeutig festzustellen. Deutlichere Unterschiede lassen sich zwischen wachsenden und schrumpfenden Regionen erkennen, die in Innenstädten wiederum ausgeprägter sind als im Bundesdurchschnitt. Dies verdeutlicht die besondere Rolle von Innenstädten, aber auch die Diversität zwischen den Innenstädten.

Es zeigt sich also ein differenziertes Bild des Onlinehandels in Deutschland. Trotz seiner ubiquitären Verfügbarkeit wirkt er nicht in allen Räumen gleich. Neben bundesweiten Unter-

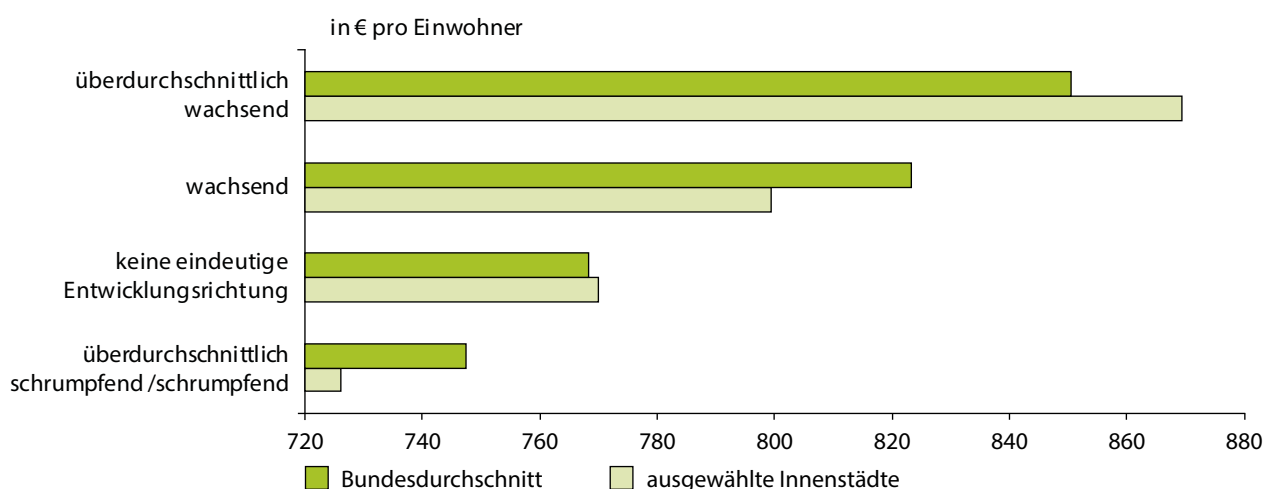
schieden infolge siedlungsstruktureller Merkmale oder der Prosperität einer Region zeigen sich weitere Unterschiede in den Innenstädten. Aufgrund der eingangs aufgezeigten Vielzahl an Einflussfaktoren auf Handel und Konsum sind abschließende Schlussfolgerungen über Ursachen für diese Unterschiede auf Basis der hier vorliegenden Datenquellen nicht möglich. Vielmehr zeigen die Daten die Notwendigkeit einer tieferen und weiteren Auseinandersetzung mit den räumlichen Folgen des Onlinehandels in Deutschland.

Die COVID-19-Pandemie hat den Bedeutungsgewinn des Onlinehandels weiter intensiviert und zu höheren Leerstandsquoten auch in Innenstädten geführt. Welche Trends sich weiter fortsetzen (Nachhaltigkeit, Online-Einkauf, Leerstände und Geschäftsaufgaben, konjunkturelle Lage), ist derzeit schwer absehbar. Das Handelsszenario 2022 des HDE erwartet einen weiterhin steigenden Anteil des Onlinehandels, einen weiteren Rückgang an Einzelhandelsunternehmen und Geschäften sowie Umsatzrückgänge in innenstadtrelevanten Branchen des stationären Handels (vgl. HDE 2022).

Bisherige Einschätzungen zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie deuten darauf hin, dass bislang vor allem Innenstädte sowie Stadt- und Ortsteilzentren mit einer hohen Mischnutzung besser durch die Krise gekommen sind als monofunktionale Räume. Dies trifft vor allem auf Kleinstädte und großstädtische Stadtteilzentren mit höherem Mischungsgrad zu (vgl. u. a. BMI 2021; Müller 2020).

3

Online-Einzelhandelskaufkraft in ausgewählten Innenstädten in wachsenden und schrumpfenden* Kreisregionen



* überdurchschnittlich schrumpfende und schrumpfende Kreise wurden aufgrund der geringen Fallzahl der ausgewählten Innenstädte zusammengefasst
insgesamt konnten 350 Postleitzahlbezirke Innenstädten zugeordnet werden, z. T. liegen mehrere Postleitzahlbezirke in einer Stadt

Quelle: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, GfK Sortimentskaufkraft Online

Digitale Angebote als Chance für Innenstädte

Der Onlinehandel ist einer von vielen Faktoren, die die Einzelhandelslandschaft verändern. Er führt zu einem mehr Leerstand und Geschäftsaufgaben aufgrund seiner Konkurrenz zum stationären Handel. Zum anderen kann er den stationären Handel auch unterstützen, etwa durch eine Kombination aus digitalen und analogen Angeboten (wie Click & Collect). Gleichzeitig ermöglicht der Onlinehandel auch den Inhaberinnen und Inhabern von Geschäften, die sich hohe Mieten in prosperierenden Innenstädten nicht mehr leisten können, weiterhin an anderen Standorten und zusätzlich (oder ausschließlich) online Waren zu verkaufen.

Innenstädte spüren Veränderungen im Einzelhandel, zu denen der Onlinehandel beiträgt, oftmals besonders deutlich. Dies geht zum einen darauf zurück, dass innenstadtrelevante Sortimentsgruppen (z. B. Bekleidung) eine besonders hohe Online-Einzelhandelskaufkraft aufweisen. Zum anderen sind Innenstädte speziell dann betroffen, wenn sie stark auf die Handelsfunktion fokussiert und wenig nutzungsgemischt sind.

Zunehmend setzen Kommunen auf digitale Angebote, um den Einzelhandel vor Ort zu stärken. Dazu zählen unter anderem:

- **Regionale/lokale Online-Marktplätze:** Online-Plattformen bieten Einzelhändlern in einer Stadt oder einer Region die Möglichkeit, sich zusammenzuschließen und ihre Waren online zu vertreiben. So vernetzen sich Anbieterinnen und Anbieter mit Konsumentinnen und Konsumenten. Dies schließt sowohl Nahversorgung als auch Dienstleistungen und Einzelhandel aller Art mit ein. Ziel ist es dabei, die Kaufkraft lokal zu binden, die Digitalisierung zu stärken und durch diese Kombination zu einer Belebung der Innenstädte beizutragen. Diese Plattformen lassen sich unterscheiden: Es gibt reine Online-Schaufenster, bei denen keine Waren direkt online erworben werden können, und Plattformen, die einen direkten Online-Einkauf ermöglichen. Dazu haben sich zum einen eigenständige regionale oder lokale Plattformen entwickelt (z. B. Online-City Wuppertal, „Wir helfen Neustadt“). Zum anderen haben Anbieter großer Plattformen spezifische Angebote für Städte geschaffen – „ebay Deine Stadt“ wird beispielsweise unter anderem in Nürnberg, Lübeck, Mönchengladbach, Chemnitz und Potsdam erprobt. Der Marktplatzgedanke kann dabei über den Handel hinausgedacht werden und auch öffentliche sowie private Dienstleister und ein breites kommunales Informations- und Kommunikationsangebot einbeziehen (vgl. BBSR

2022a; eStrategy Consulting 2021, 2022; IAF/MLR 2021). Bislang lässt sich jedoch nicht abschließend beurteilen, wie erfolgreich diese Plattformen sind.

- **Social Media:** Digitale Anwendungen wie Social-Media-Kanäle können Angebote in der Innenstadt besser bekannt machen und neue Besuchergruppen ansprechen. Mehrere Städte in Deutschland setzen gezielt Influencer und Influencerinnen ein, die mit Hilfe von Social-Media-Kanälen über Warenangebote in der Stadt informieren (z. B. Hof in Bayern, Uelzen oder Geisenheim). Im Mittelpunkt dieser Ansätze steht dabei nicht nur die Stärkung des stationären Handels, sondern des Stadtmarketings insgesamt (vgl. Cratz in diesem Heft). Auch der Erfolg dieser Ansätze ist bislang nicht abschließend darstellbar (vgl. Drammeh 2018; Pehl 2021).
- **Strategische Innenstadtkonzepte:** Um die Chancen der Digitalisierung für die Innenstädte zu nutzen, sollte diese und der Onlinehandel mit in strategische Zentren- und Innenstadtkonzepte aufgenommen und in ihren Herausforderungen, Auswirkungen und Potenzialen untersucht und berücksichtigt werden. Die Einbindung in strategische Konzepte (z. B. auch in Digitalisierungs- oder Smart-City-Strategien) dient auch der Vernetzung und Verstärkung einzelner Maßnahmen (vgl. BBSR 2022b; BMI 2021; IAF/MLR 2021; MKRO 2022).

Eine Kombination aus analogen und digitalen Angeboten bietet dabei in Krisenfällen wie der COVID-19-Pandemie die Möglichkeit, schnell und flexibel zu reagieren. Ein Mehrwert von digitalen Angeboten (wie Plattformen) kann auch die grundsätzliche Vernetzung der Akteure sein. Sie können so zu einer koproduktiven Stadtentwicklung beitragen, bei der unterschiedliche Akteure über digitale Tools zusammenarbeiten. Kommunen kommt hierbei eine zentrale Rolle zu, da sie oftmals Prozesse initiieren, Akteure vernetzen oder die notwendigen Daten bereitstellen können (vgl. BBSR 2022a).

Für die zukünftige Entwicklung ist weiterhin mit einem Anstieg des Onlinehandels zu rechnen, der Innenstädte und Zentren weiter verändern wird. Aufgabe der Stadtentwicklung wird es daher sein, diese Veränderungen weiter mitzugestalten. Neben den vorangestellten Beispielen aus Kombination von analogem und digitalem Handel zählen hierzu viele weitere Maßnahmen wie die Stärkung der Aufenthaltsqualität, die Schaffung neuer Akteurskonstellationen oder ein Leerstandsmanagement.

Literatur

- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2022a: Digitale Plattformen als Katalysator für urbane Koproduktion. BBSR-Online-Publikation 07/2022. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2022/bbsr-online-07-2022.html> [abgerufen am 03.03.2022].
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2022b: ExWoSt-Forschungsprojekt „Die digitale Stadt gestalten“. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2015/SmartCities/digitale-stadt-gestalten/01-start.html> [abgerufen am 04.03.2022].
- BBSR** – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2021: Räumliche Muster des Online-Handels in Deutschland. Aktuelle Trends und Perspektiven vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie. BBSR-Analysen KOMPAKT 19/2021.
- BMI** – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021: Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Zugriff: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.pdf> [abgerufen am 03.03.2022].
- bevh** – Bundesverband E-Commerce und Versandhandel, 2021: Die Bedeutung des E-Commerce für die deutsche Wirtschaft. Zugriff: https://www.bevh.org/fileadmin/content/04_politik/Impact-Studie/Die_bedeutung_des_E-Commerce_fuer_die_deutsche_Wirtschaft.pdf [abgerufen am 03.01.2022].
- Destatis** – Statistisches Bundesamt, 2022: Konjunkturfrühindikator auf Basis von Passantenfrequenzen. Untersuchung des Zusammenhangs zwischen amtlichem Einzelhandelsumsatz und Passantenzahlen. Zugriff: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/passantenfrequenz-einzelhandel.html> [abgerufen am 02.03.2022].
- Drammeh, N.**, 2018: Wenn Influencer die Innenstadt wiederbeleben. Zugriff: <https://kommunal.de/influencer-erfolgreich> [abgerufen am 03.03.2022].
- D21**, 2022: D21 Digital Index 2021/2022. Jährliches Lagebild zur Digitalen Gesellschaft. Zugriff: https://initiated21.de/app/uploads/2022/02/d21-digital-index-2021_2022.pdf [abgerufen am 01.03.2022].
- eStrategy Consulting**, 2022: „eBay Deine Stadt“ – Ein nachhaltiges Modell für lokale Online-Marktplätze. Zugriff: <https://www.estrategy-consulting.de/de/kompetenzen/ebay-deine-stadt/> [abgerufen am 18.02.2022].
- eStrategy Consulting**, 2021: Studie zu lokalen Marktplätzen & Chancen für den stationären Handel. Update 2021. Zugriff: <https://www.estrategy-consulting.de/de/studie/lokale-online-marktplaetze/> [abgerufen am 18.02.2022].
- GfK** – Gesellschaft für Konsumforschung GeoMarketing, 2020: Datensatz „GfK Sortimentskaufkraft Online-Handel-Deutschland“ und Datensatzbeschreibung.
- Hangebruch, N.; Osterhage, F.; Wiegandt, C.-C.**, 2020: Digitalisierung und Onlinehandel. Fluch oder Segen für ländliche Räume? Zugriff: <https://www.ils-forschung.de/2020/11/digitalisierung-und-onlinehandel-fluch-oder-segen-fuer-laendliche-raeume> [abgerufen am 03.01.2022].
- HDE** – Handelsverband Deutschland e. V., 2022: Handelsszenario 2022. Zugriff: <https://einzelhandel.de/component/attachments/download/10641> [abgerufen am 01.03.2022].
- IAF** – Institut für Angewandte Forschung, Hochschule Ludwigsburg; MLR – Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, 2021: Innovationsfähigkeit ländlicher Kommunen – am Beispiel Lokale Online-Marktplätze. Zugriff: https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/publikationen/Abschlussbericht_Lokale_Online-Marktpl%C3%A4tze.pdf [abgerufen am 18.02.2022].
- IFH Köln** – Institut für Handelsforschung; HDE – Handelsverband Deutschland, 2021: HDE Online Monitor 2021 News. Januar 2021. Zugriff: <https://einzelhandel.de/online-monitor> [abgerufen am 03.01.2022].
- IVD** – Immobilienverband, 2021: Mieten im Einzelhandel brechen in den Top-7 und in Großstädten stark ein. Pressemitteilung vom 11. November 2021. Zugriff: <https://ivd.net/2021/11/mieten-im-einzelhandel-brechen-in-den-top-7-und-in-grossstaedten-stark-ein> [abgerufen am 03.03.2022].
- Kläsgen, M.; Stroh, K.**, 2019: Offenbar wegen hoher Mieten: H&M schließt zwei Geschäfte. Süddeutsche Zeitung vom 24.01.2019. Zugriff: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/hm-muenchen-geschaefteschliessen-1.4301557> [abgerufen am 03.01.2022].
- MKRO** – Ausschuss für Raumentwicklung der Ministerkonferenz für Raumordnung, 2022: Auswirkungen des Online-Handels auf stationären Handel, Siedlungsstruktur, Verkehr und Logistik – Steuerungsmöglichkeiten der Raumordnung. Endbericht der AG Online-Handel. Stand April 2022.
- Müller, R.**, 2020: Post Corona City – Zukunft der Stadt. Zeit Online vom 21. Juni. Zugriff: <https://www.zeit.de/2020-06/zukunft-stadt-verkehr-bueros-laeden-veraenderungen-coronavirus> [abgerufen am 03.01.2022].
- Pehl, P.**, 2021: Stadt-Influencer in Uelzen: Das können Sie lernen. Zugriff: <https://kommunal.de/ulzen-influencer-modernes-stadt-marketing> [abgerufen am 03.03.2022].
- UBA** – Umweltbundesamt, 2021: Bio, Second Hand, Nutzungsdauer: Was bei nachhaltigem Umgang mit Kleidung wichtig ist. Zugriff: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/haushalt-wohnen/bekleidung#hintergrund> [abgerufen am 02.03.2022].



VOM INNERSTÄDTISCHEN BÜRO- GEBÄUDE ZUR WOHNIMMOBILIE

Praxisbericht einer Umnutzung in Köln



Foto: Constantin Meyer

Im Herbst 2020 wurde die letzte Wohnung in einem der größten innerstädtischen Umnutzungsprojekte in Köln bezogen. Es dauerte fast sechs Jahre, bis sich ein 60 Jahre altes Büro- und Lagerhaus in ein modernes Wohnhaus verwandelte. Der Autor erläutert die zentralen Arbeitsschritte, aber auch Stolpersteine des Planungs- und Bauprozesses.

Michael Ammann

ist Diplom-Geograph und Immobilienökonom. Nach beruflichen Stationen in Forschung, Beratung und Wohnungswirtschaft wurde er 2014 Vorstand der Wohnungsgesellschaft des rheinischen Handwerks AG in Köln. Seit 2021 ist er Mitglied des Wohnungsbauforums der Stadt Köln und arbeitet an der Kooperation zwischen Wohnungswirtschaft, Stadtverwaltung und weiteren Interessenvertretern.
ammann@wrh.de

Trend Bestand

Seit einigen Jahren sind sich Stadträte und Verwaltungen der deutschen Großstädte überwiegend darin einig, Innenvor Außenentwicklung zu betreiben (vgl. Faller et al. 2018). Das heißt, dass sich der vorhandene Nachfragedruck auf bereits bebaute Gebiete konzentriert. Hier gibt es viele schon lange bestehende Ansätze wie die Bebauung von Parkplätzen oder die Aufstockung von Dachgeschossen.

Seit Mitte der 2000er-Jahre steht auch die Umnutzung von gewerblich genutzten Gebäuden, vor allem von Bürogebäuden, in Wohnungen im Fokus (vgl. BBSR 2017). Mittlerweile hat sich sogar eine neue Assetklasse herausgebildet – die Transformationsimmobilie (vgl. bulwiengesa 2021). Diese Diskussion schließt sich an einen noch älteren städtebaulichen Diskurs an, der die Nutzungsmischung in den Innenstädten in den Mittelpunkt stellen wollte (vgl. BfLR 1995; Becker/Jessen/Sander 1998). Die aktuelle Entwicklung hängt mit den immer schneller werdenden, vor allem technologie-

getriebenen Zyklen der Büroflächenentwicklung zusammen, die diese Bauten immer zügiger altern lassen. Aber auch mit den steigenden Wohnungsmieten, die eine Nutzung als Wohnung wirtschaftlich gleichrangig erscheinen lassen.

Noch präsenter wurde dieses Thema durch die Coronapandemie. Vor allem zu Beginn dieser Phase bestimmte eine Frage die Diskussion über die Zukunft der Innenstädte: Führt das Homeoffice mittelfristig zu vielen leeren Bürobauten in der Innenstadt, die als Ressource für neue Nutzungen wie dem Wohnen dienen könnten? Weniger der Markt als die europäische Regulation könnte diesen Trend verstärken: Zwar lassen sich im Neubau energetische Einsparpotenziale einfacher erreichen, aber durch „die Monetarisierung des Verbrauchs an grauer Energie nach Inkrafttreten der EU-Taxonomie werden sich die Kosten für den Neubau indirekt weiter erhöhen“ (bulwiengesa 2021: 14). Das verschafft Bestandssanierungen einen Wettbewerbsvorteil.

Umnutzung in der Kölner Innenstadt

Die in diesem Beitrag im Fokus stehende Liegenschaft liegt mitten in Köln, zwischen der Südstadt und der Hauptfußgängerzone. Der Bereich befindet sich seit einigen Jahren in einer Umstrukturierung. Südlich angrenzend rissen Projektentwickler das ehemalige Polizeipräsidium ab und bauten stattdessen Büros, Hotels und Eigentumswohnungen. Direkt gegenüber liegt die offene Wunde der Stadt: Hier stürzte 2009 das Stadtarchiv in die Baustelle einer neuen U-Bahn-Linie ein. Einige Meter entfernt in westlicher und nördlicher Richtung entstanden großvolumige Bürobauten (Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit, Gürzenich-Quartier).

Vor 2.000 Jahren stand an diesem Ort das südliche Tor der römischen Stadtmauer, die Porta Alta. Von hier verlief der *Cardo Maximus*, die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptachse einer römischen Stadt. Bis heute hat sich die Straße diese Funktion bewahrt – nicht mehr für römische Bürgerinnen und Bürger sowie germanische Händlerinnen und Händler, sondern insbesondere für Radfahrerinnen und -fahrer auf dem Weg zum Hauptbahnhof.

Anfang der 1960er-Jahre entstand das in diesem Beitrag beleuchtete Büro- und Lagerhaus auf einem Trümmergrund-

stück. Bauherr und erster Nutzer war eine Textilfabrik, die Miederwaren herstellte. Dabei handelte es sich um eine vollintegrierte Produktion mit Verwaltung, Design, Herstellung, Lager und Vertrieb – also etwas, das 60 Jahre später als „produktive Stadt“ gilt. Die Fabrik schloss irgendwann; es wechselten sich verschiedene Büronutzer ab, häufig waren es Behörden, die generell wenig Wert auf moderne Ausstattung legten und moderate Mieten favorisierten.

Vor der Übernahme durch den aktuellen Eigentümer, die Wohnungsgesellschaft des rheinischen Handwerks AG (WRH) Ende 2014 eigneten sich die Flächen nur noch für „besondere Anlässe“: In einer Etage fand eine Sonderstaatsanwaltschaft vorübergehend ihre Heimat, eine andere Etage war Ausweichstandort verschiedener Schulen. Eine nachhaltige Büronutzung wäre nur nach einer umfangreichen Modernisierung möglich gewesen, was die privaten Eigentümer nicht mehr wollten.

Insgesamt verfügte das Hauptgebäude über fünf Geschosse und zwei Kelleretagen; im Erdgeschoss befanden sich Ladenlokale, in den vier oberen Geschossen Büroflächen. Die Flächen ließen sich über zwei sehr weit auseinanderliegende Treppenhäuser erreichen. Ein Mittelgang erschloss die



Foto: WRH

Das Gebäude vor dem Umbau

klassischen Bürozellen für ein oder zwei Personen. Diese für Bürobauten typische Erschließung erschwerte die Umwandlung in die kleinteiligere Wohnnutzung und war eine zentrale Herausforderung der Planung.

Im hinteren Grundstücksbereich wurde eine Halle mit 700 m² und über vier Metern Höhe erbaut, die zuletzt als Werkstatt und Lager für Bühnenbilder eines Kölner Puppentheaters diente. Unter diesem Gebäudeteil befanden sich zwei Tiefgaragenebenen mit 70 Stellplätzen. Die insgesamt 5.000 m² Nutzfläche beheizte eine Ölheizung mit einem riesigen unterirdischen Stahltank mit fast 100.000 l Fassungsvermögen.

Die Projektentwicklung im Immobilienbereich ist komplex, die Umwandlung einer bereits bestehenden Immobilie in einer beengten städtebaulichen Situation sehr anspruchsvoll. Das zeigt der Beitrag im Folgenden anhand von vier Faktoren: Bestand, Planungsrecht, Architektur und Baustelle.

Der Bestand

Im Gegensatz zum Neubau auf der grünen Wiese gibt es bei der Umnutzung keine Stunde Null. Es existiert ein Gebäude,

das im Laufe seines „Lebens“ bereits viele, in der Regel nicht dokumentierte Änderungen erfahren hat. „Es ist eine grundsätzliche Schwäche an Gebäuden [...], dass es einen Unterschied gibt zwischen dem, was geplant war zu bauen, und was in Wahrheit realisiert wurde. Das sind zwar oftmals bloß marginale Änderungen, die sich aber in einer Bestandsdokumentation nur selten wiederfinden“ (bulwiengesa 2021: 39).

Im Projekt ging es also darum, Unbekanntes aufzuklären und sich darüber im Klaren zu sein, dass auch zu Baubeginn nicht alles bekannt ist. Diese Unsicherheit führte zu Risikopuffern in der Finanzierung und zu bestimmten Entscheidungen über die Ausführung (später mehr dazu). Zudem gab es Gewerbemietern im Erdgeschoss, die während und nach dem Umbau im Haus gehalten werden sollten: „Die Transformation im Bestand ist dann schwerer als ein Neubau, wenn Nutzer im Objekt verbleiben und beim Bau berücksichtigt werden müssen“ (ebd.). Nicht zuletzt gab es ein Umfeld, also Nachbarinnen und Nachbarn, Nachbargebäude, alle ausgestattet mit Rechten. Alle Interessen mussten während der Umnutzung berücksichtigt werden und beeinflussten die Entwicklung nachhaltig.

Ein besonderes Risiko besteht generell in heute als gefährlich eingestuften Baustoffen, die in den verschiedenen Bauperioden an typischen Stellen verbaut wurden. Deshalb ist die möglichst frühzeitige Identifizierung wichtig. Die Suche kann sich auf die in jeweiligen Bauperioden typischen Stellen konzentrieren (z. B. Verklebung Fußbodenplatten o. ä.). In diesem Fall fand ein Gutachter vor dem Kauf Schadstoffe in Kellerfensterdichtungen. Erst beim Bau entdeckte die Bauleitung auch im Treppenhaus problematische Materialien. Auf die Kosten wirkte sich dies aber nicht übermäßig aus.

Welche Möglichkeiten ein Bestandsgebäude bietet, liegt insbesondere an den statischen Gegebenheiten. Es gilt demnach, in den alten Plänen und durch Vor-Ort-Untersuchungen nach Traglastreserven zu suchen. Bei Umwandlungen zu Wohnungen liegen diese Reserven in der Regel vor, da bei dieser Nutzung die geringsten Lasten, zum Beispiel im Vergleich zum Büro, angesetzt werden.

Das Rahmentragwerk des hier thematisierten Gebäudes bot mit wenigen Stützen und aussteifenden Betonzwischendecken einerseits ausreichende Flexibilität für die Grundriss-

gestaltung. Andererseits war schnell klar, dass die gegebene Konstruktion wegen neuer Anforderungen – beispielsweise zur Erdbbensicherheit oder zum Brand- und Schallschutz – an verschiedenen Stellen verbessert werden musste.

Konkret bedeutete das den Einbau von brandschutzverkleideten Eisenträgern im dritten und vierten Geschoss. Diese sollten die zusätzlichen Lasten der eigentlich leichten Dachaufstockung (Holzrahmenbauweise) tragen. Schallschutzgrenzwerte wurden erst durch die restlose Entfernung des vorhandenen Estrichs und der Treppenverfliesung erreicht. Beim Bau musste neuer Estrich zur Masseerhöhung eingebaut und zusätzlich eine abgehängte und gedämmte Wohnungsdecke installiert werden. Im Grundsatz mussten die Obergeschosse auf den Rohbauzustand zurückgebaut werden. Außer den Wänden, den Decken und den Stützen ließ sich nichts wiederverwenden.

Zusammenfassend ergeben sich folgende wichtige Prüfkriterien für Umnutzungsprojekte (vgl. bulwiengesa 2021: 64):

- Situation des Baugrunds
- Baumaterialien
- Gebäudeschadstoffe
- Gebäudestatik und Traglasten
- Grundrisse
- Deckenhöhen
- Versorgung mit Tageslicht
- Haustechnik
- Brandschutz und Fluchtwege
- Zuwegung und Stellplätze
- Denkmalschutz
- angrenzende Gebäude/Abstandsflächen

Das Planungsrecht

Um das Baurecht zu erhalten, gingen der Bauherr – die WRH – und die BauWerkStadt Architekten aus Bonn einen zweistufigen Weg. Zunächst reichten sie eine Bauvoranfrage ein, anschließend einen Bauantrag. Diese Schritte dauerten insgesamt 19 Monate. In dieser Zeit galt es, vielfältige planungs- und baurechtliche Hürden aus dem Weg zu räumen.

Wichtiges – und bei diesem Projekt besonders zeitraubendes – Thema bei Umnutzungen sind die neuen Abstandsflächen. Auslöser für eine Neubewertung von Abstandsflächen war zum einen die angestrebte Aufstockung, zum anderen aber auch die bloße Tatsache der Umnutzung. Der für das Gebiet geltende Bebauungsplan war keine Hilfe, da er nur die bestehende Bebauung nachzeichnete, aber keine Idee zur künftigen Gestaltung oder Weiterentwicklung hatte. Ein großer Fehler der Stadtplanung, die die Lösung letztlich dem Bauherrn überließ.



Foto: WRH

Ein Blick auf die Baustelle

Die Lösung bestand darin, jeden einzelnen Eigentümer der betroffenen Nachbargebäude mühsam ausfindig zu machen, die Situation zu erklären und alle von der Umnutzung zu überzeugen. Dies führte überraschenderweise fast überall zum Erfolg. Die Bemühungen scheiterten nur an zwei Einzeleigentümern, die unerfüllbare finanzielle Forderungen stellten, und an einer Wohneigentümergeinschaft (WEG) mit über 50 Mitgliedern. Die bei WEGs erforderliche hundertprozentige Zustimmung lässt sich praktisch nicht erreichen. Als Ergebnis musste die Aufstockung reduziert und die Terrassenbrüstung gegenüber den Gebäuden dieser Eigentümer zurückverschoben werden, so dass 40 m² Nutzfläche verloren gingen.

Hier zeigt sich ein allgemeines Problem bei innerstädtischen Umnutzungsprojekten. Da es die dargestellte Konstellation häufig gibt, muss Stadtplanung präventiv agieren. Dies kann sie beispielsweise über Abstandsflächensatzungen oder perspektivisch angelegte Bebauungspläne.

Ein ebenfalls bedeutender Meilenstein war die Einschaltung des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln, bei dem sich stadtbildprägende Entwürfe der Beratung und Beurteilung

eines Gremiums von Architektinnen und Architekten sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung und Politik zu stellen haben. Resultat der ersten (von vier) Sitzungen war die komplette Umarbeitung der Fassade. Der veränderte Entwurf nahm die hergebrachten horizontalen Strukturen im Wechsel von Brüstung und Fenster wieder auf, präsentierte sich aber durch die Loggien und die Fassadenverkleinerung ganz klar als Wohnhaus.

Im ersten Entwurf war das Architekturteam auch von in den Straßenraum auskragenden Balkonen ausgegangen. Da dies aus „stadträumlicher“ Sicht im Stadtplanungsamt auf Ablehnung traf, wurden die Wohnungen mit Loggien ausgestattet. Die einzige Ausnahme betraf einen aus gestalterischen Gründen wichtigen Bereich: Da der Balkon öffentlichen Grund überragt, musste hierfür zusätzlich eine Entschädigung gezahlt werden.

Die Nutzung der rückwärtig gelegenen Halle als Wohnraum, für die Atriumwohnungen geplant waren, bewerteten die Bauaufsicht und der Gestaltungsbeirat als sehr problematisch. Dies galt insbesondere für die Belichtung der Wohnungen, so dass aufwendige Belichtungsstudien erstellt



Foto: Constantin Meyer

Die neue Fassade der Liegenschaft

wurden. Das Licht durfte nicht nur von oben in die Wohnung strahlen, sondern musste auch von der Seite einfallen können. Da die in Frage kommende Hauswand gleichzeitig eine Grundstücksgrenze darstellt, fand das Architekturteam eine Lösung, die durch eine ebenfalls kostenträchtige Brandschutzbaulast gesichert werden musste, da dem Nachbarn dadurch eine Bebauungsmöglichkeit endgültig genommen wurde. Heute schätzen die Mieterinnen und Mieter der Atriumwohnungen insbesondere das besondere Licht.

Die Zusammenarbeit mit dem Gestaltungsbeirat als qualitätssicherndes und -beförderndes Element war sehr wertvoll. Über die gesamte Planungsphase hinweg erschwerte die mühsame Kommunikation mit den Ämtern (Bauaufsicht, Stadtplanung) jedoch die Suche nach Lösungen. Einige Einwände beruhten ganz offensichtlich auf Missverständnissen: Die WRH sah beispielsweise die Laubengänge auch als Orte der Begegnung der Nachbarinnen und Nachbarn. Das Stadtplanungsamt interpretierte sie zunächst als vermietbare Flächen (was sie nicht sind), Partyzonen und „Wasserkistenlager“ (Originalität).

Die Architektur

Die WRH als Bauherr plante das neue Haus von Beginn an als Mietwohnungsanlage für den Eigenbestand. Sie wollte die Wohnungen also nicht verkaufen. Das Bewusstsein, dass ein Bauherr für das Gebäude und das Umfeld sehr lange Zeit Verantwortung übernimmt, prägt natürlich seine Entscheidungen – zumal sich der Sitz der WRH genau neben dem Objekt befindet. Entsprechend ergab sich ein Spannungsfeld aus architektonischer Qualität, städtebaulicher Einordnung und Wirtschaftlichkeit.

Von Anfang war klar, dass im Bestand gebaut wird. Für ein mittelständisches Unternehmen wie die WRH mit kleinem Team bedeutet diese Entscheidung, dass sich aufgrund der vielen Risiken und Unwägbarkeiten kein Generalunternehmer involvieren lässt. Vielmehr braucht es ein Planungs- und Bauleitungsteam, mit dem sich die beiden Bausteine gemeinsam bewältigen lassen. Entsprechend kam für die WRH nur ein beschränkter Architekturwettbewerb in Frage. Über einen offenen Wettbewerb zu einem gegebenenfalls schwer umsetzbaren Entwurf und einem unerfahrenen Planungsteam „gezwungen“ zu werden, erschien nicht leistbar. Dass ein Wettbewerb stattfinden muss, war aufgrund der Größe des Objekts unumgänglich – zur Ideenfindung und zur Qualitätssicherung.

Nach dem Ankauf führte die WRH einen Wettbewerb mit vorher ausgewählten Architekturbüros durch. Folgende Vorgaben waren dafür wichtig:



Foto: Constantin Meyer

Blick in eine der Atriumwohnungen

- Fassadengestaltung
- Effiziente Erschließung
- Nutzungsvorschläge für die Halle
- Aufstockung
- Freisitze
- Grundrisse

Die Entwürfe der fünf Büros erbrachten den erwünschten Effekt: Alle entwickelten verschiedene Ansätze, um die knifflige Erschließungssituation zu lösen. Sie reichten von einem langen Mittelgang über schubladenförmige Maissonette-Wohnungen bis hin zu Laubengängen. Ein Vorschlag integrierte den Laubengang in die bestehende Kubatur, ein



Foto: Constantin Meyer

Laubengang: eigenes Bauwerk an der Rückseite des Hauses

anderer stellte ihn als eigenes Bauwerk an die Rückseite des Hauses. Letztgenannte Version ermöglichte es am besten, die Vorgaben zu erfüllen. Die Grundrisse ließen sich bei fast allen Wohnungen durchstecken, das Gebäude wurde gut ausgenutzt und die bisherige Erschließung über die beiden bestehenden Treppenhäuser ließ sich weiterverwenden. Auch der Brandschutz war dadurch einfacher zu gewährleisten, da Fluchtwege in beiden Treppenhäusern möglich wurden. Alternative Lösungen hätten unter anderem das Aufbrechen des Erdgeschosses erzwungen. Um die Privatsphäre zu wahren, wurde der Laubengang vom Haus abgerückt.

Zur Erschließung der Wohnungen gehört auch die Ver- und Entsorgung mit Strom, Heizung, Wasser und Medien. Hier ergab sich ein klassisches Problem der Umnutzung. Im Bürohaus sind Sanitäreinrichtungen zentral an wenigen Orten positioniert. In diesem Fall waren es Bereiche, die – wie auch die Treppenhäuser – weit auseinanderstanden. Für ein kleinteiliges Wohnhaus lässt sich diese Infrastruktur nicht wiederverwenden. Ähnliches gilt für die anderen Leitungssysteme.

Nach langer Prüfung wurde die Lösung im Erdgeschoss gefunden. Alle Leitungen wurden an die Decke des Erdgeschosses gelegt. Sie gehen von dort nach oben in die Wohnungen und kommen von dort herab. Nachteil sind Einbußen in der Qualität der Erdgeschosszone, da dort die lichte Höhe eingeschränkt wird. Zusätzlich waren mehr als 1.000 Kernbohrungen nötig, um die Wege für die Leitungen freizulegen.

Die WRH als Bauherr und das Architekturteam nahmen sich sehr viel Zeit für die Planung der Grundrisse. Der Rahmen war durch die Kubatur, das Rastermaß und die Erschließung gesetzt. Ziel war ein Wohnungsmix, der auf die unterschiedlichen Qualitäten der Etagen, wie Ausblick oder Licht, reagiert. Hinsichtlich der Leistbarkeit der Wohnungen lag große Aufmerksamkeit auf ihrer Kompaktheit und ihrer flexiblen Nutzung. In den Kleinwohnungen liegt das Wohnbeziehungsweise Küchenzimmer entsprechend abwechselnd auf der Straßen- oder der Laubengangseite. In einigen (Experimental-)Wohnungen sitzt die Sanitärbox in der Mitte der Wohnung, so dass sich die Küchenzeile an der Seite einbauen lässt. Damit können Mieterinnen und Mieter frei entscheiden, wie sie die Zimmer nutzen möchten.

Für die Erschließung der Aufstockung hätte ein Laubengang wieder zu einem Abstandsflächenproblem geführt. Hier bestand die Lösung in Maisonette-Wohnungen, bei denen der Zugang in der darunterliegenden Etage liegt.

Die Baustelle

Eine besondere Herausforderung waren die Einrichtung und der Betrieb der Baustelle in einer sehr beengten Situation. Es ging um die Zwischenlagerung und den Abtransport des Abbrismaterials, die Aufstellung des Krans und die Belieferung mit Baumaterial. Eine Aufstellung des Krans auf der Straße war nicht möglich, da dies den Straßenquerschnitt dieser gerade für den Radverkehr sehr wichtigen Süd-Nord-Verbindungsstrecke unzumutbar verkleinert hätte. Es blieb für die Kranaufstellung und die Abwicklung des Abrisses also nur der kleine Innenhof. Für die Aufstellung des Krans wurde der ehemalige Öltankraum benutzt. Dafür musste dessen Decke aufgebrochen und darin ein neues Betonfundament

gegossen werden, wofür wiederum ein Statiker explizit ein Konzept erstellte.

Eine enorme Belastung für jedes Umnutzungsprojekt ist der Abriss. Das Gebäude musste bis auf den Rohbauzustand zurückgebaut werden. Insgesamt rissen die Bauarbeiter über 1.800 t Bauschutt heraus – also Unmengen von Beton, Estrich, Glas, Holz, Trockenbau – und hieften ihn per Kran in Container. Den riesigen Öltank mussten sie per Schweißbrenner in Einzelteile zerlegen. Fast 200 Lkw-Fahrten, oft mehrmals am Tag, waren notwendig, um die Massen abzutransportieren. Das Gewerk kostete über 500.000 €. Das Abrissmaterial ließ sich nicht für den Neuaufbau wiederverwenden.

Wie erwartet, verlief der Bauprozess nicht reibungslos. Mal tauchte aus dem Nichts ein Aktenaufzug auf, mal wurden in Dichtungen Schadstoffe gefunden. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch Lärm, Staub und Erschütterung kam es zu Zugeständnissen bei den verbliebenen Nutzern im Erd-

geschoss. Ein Gewerbemieter im Erdgeschoss, der lange Zeit ausgehalten hatte, musste die letzten sechs Monate komplett ausquartiert werden.

Die Umweltaspekte

Die Entscheidung zur Sanierung statt zum Neubau entlastet die Umwelt wesentlich. Zwar waren die Abfallmengen durch den Rückbau enorm, wären aber bei einer kompletten Wegnahme der fünf Obergeschosse bei weitem übertroffen worden. Zudem hätten die Stahl- und Betonmengen für den Neubau das Umfeld noch extremer und länger andauernd belastet.

Die Entscheidung fiel aber nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen. Die WRH fand ein statisch und baulich noch gut funktionierendes Gebäude vor. Abriss und Neubau wären schlicht nicht notwendig gewesen. An zweiter Stelle stand die Erhöhung der Energieeffizienz. Angesichts des fehlenden Wärmeschutzes der Fassade und der mehrere Jahrzehnte



Foto: WRH

Abriss des Gebäudes: 1.800 t Bauschutt

alten Alufenster wurden hier massive Verbesserungen erzielt. Fassadendämmung und Fenstererneuerung ließen sich über Kfw-Fördermittel (Einzelmaßnahmen) mit günstigen Zinskonditionen finanzieren.

Abstriche mussten beim nachträglich aufgestockten Penthouse gemacht werden, das nach den zur Bauzeit geltenden Regeln der Energieeinsparverordnung (EnEV) erstellt wurde. Um die Förderbestimmungen einzuhalten, wären höhere Dämmstärken erforderlich gewesen, was in Konflikt mit dem durch die Einhaltung der Abstandsflächen sehr geringen Platzangebot stand. Die Wohnflächen wären dadurch noch kleiner geworden und die Grundrissqualität hätte gelitten.

Dritter Baustein war die Umstellung der Heizungs- und Warmwasserversorgung von Öl auf Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung. Die positiven Eigenschaften dieser Lösung, unter anderem die einfache Technik und der Primärenergiefaktor von 0, waren so offensichtlich, dass es zur Entscheidung nur einer oberflächlichen Prüfung bedurfte. Da die Fernwärme in Köln mittelfristig dekarbonisiert werden soll, wäre auch die Liegenschaft davon betroffen. Schon jetzt erspart die Umstellung jedes Jahr mehr als 100 t CO₂.

Das letzte Puzzlestück ist dem Begriff Schwammstadt zuzuordnen. Das Grundstück – wie auch die Nachbarschaft – war vor der Umnutzung komplett versiegelt. Daran hat sich zwar nichts geändert: Ein Aufbrechen des Innenhofs wäre technisch nicht möglich (weitgehend unterkellert) und funktional unsinnig gewesen (kaum Licht für Bepflanzung). Vielversprechender war der Ansatz, alle Flachdächer extensiv zu begrünen. Im Ergebnis tragen jetzt rund 1.200 m² begrünte Fläche dazu bei, Starkregen aufzunehmen und das Gebäude im Sommer zu kühlen.

Das Marktsegment

Die Entwicklung auf den Wohn- und Büromärkten spielte für das Projekt zu verschiedenen Zeitpunkten eine wichtige Rolle. Zunächst war bei der Anbahnung des Ankaufs in den Jahren 2013 und 2014 die Miet- und Preisentwicklung für Büroimmobilien in Köln noch etwas gedämpft. Auf der anderen Seite war offensichtlich, dass sich Wohnungsmärkte deutlich anspannten. Die „Schwammstadt-Bewegung“ war in vollem Gange, zudem sind Standorte inmitten der Stadt immer beliebt. Dies führte wohl auch dazu, dass sich als Bauherr ein Wohnungsunternehmen durchsetzen konnte.

Im Laufe des mehr als fünfjährigen Planungs- und Bauprozesses stiegen die Wohnungsmieten in Köln immer stärker an, so dass die WRH die Mietkalkulation an die neue

Marktphase anpassen konnte. Das geschah vor allem, um die steigenden Baukosten sowie den Mehraufwand für Unvorhergesehenes und Unvorhersehbares zu kompensieren.

Im Bezugszeitraum, also Ende 2019 bis Frühjahr 2020, vermietete die WRH die Wohnungen im Schnitt für 13,50 € pro m², was für die Lage und Qualität ein moderates Niveau darstellt. Dabei spannen sich die Mieten je nach Qualität der Wohnungen zwischen 12 und 16 € pro m² auf. Bis heute gibt es kaum Fluktuation bei den Mieterinnen und Mietern. Sobald die Termine für die Bezugsfertigkeit feststanden, konnten die Wohnungen etagenweise angeboten werden. So waren die ersten beiden Stockwerke vermietet, während in den oberen Etagen noch gearbeitet wurde. Im Ergebnis war die Liegenschaft wenige Monate nach Fertigstellung vollvermietet.

Die Vorstellung, dass die Summe aus Anschaffungs- und Herstellungskosten bei einer Umnutzung niedriger als beim Neubau ist, ist nicht nur theoretisch zurückzuweisen. „Relativ einig sind sich alle Gesprächspartner, dass die Baukosten für eine Transformation mindestens so hoch sind wie für einen Abriss/Neubau, letztlich aber extrem vom Einzelfall abhängen“ (bulwiengesa 2021: 34). „Wer denkt, dass er einen Umbau günstiger umsetzt als einen Neubau, der liegt in der Regel falsch [...] Denn bei der Transformation von Bestandsgebäuden muss im Großteil der Fälle die komplette Haustechnik ausgetauscht werden. Und hierbei entstehen die gleichen Kosten wie bei einem Neubau“ (ebd.).

Diese Aussagen lassen sich am Beispiel des in diesem Beitrag vorgestellten Projekts bestätigen. Hier beliefen sich allein die Baukosten (Kostengruppe 200–700, Niveau des Jahres 2017) auf über 2.500 € pro m² brutto. Hinzu kommen die Kosten für den Ankauf der Liegenschaft. Dies steht in starkem Widerspruch zu aktuellen Studien (vgl. Walberg 2022), die von Kosten von unter 1.300 € pro m² brutto (Kostengruppe 200–700) ausgehen. Diese Einschätzung ist vor dem Hintergrund der eigenen Erfahrungen kaum nachvollziehbar. Sie erscheint in der Pauschalität auch nicht dienlich, um damit die Chancen und Wettbewerbssituation der Umnutzungspotenziale abzuschätzen.

Das Zusammenspiel verschiedener bereits benannter Faktoren führt zu tendenziell höheren Kosten. Projekte dauern länger, neue Anforderungen müssen im engen Rahmen des Bestandsgebäudes erfüllt werden (Brandschutz, Schallschutz, Statik), die Nachbarschaft hat (nicht nur) finanzielle Ansprüche. Vieles lässt sich nicht vor dem Ankauf klären, so dass deutlich höhere unternehmerische Risiken eingegangen werden müssen. Dazu kommen die Unwägbarkeiten

während des Bauprozesses. Nicht zuletzt steigen die Kosten für Architekten und Bauleitung.

Die generell langen Projektzeiten erschweren die Kalkulation zusätzlich, da sich die Risiken im Zeitablauf kumulieren können. Kostenberechnungen werden von der „Bauflation“ überholt. Förderbedingungen, auf denen zum Beispiel die energetische Planung basiert, können sich ändern.

Bei der Kostenbetrachtung geht es nicht nur um die Kosten des Bauens. Zu den Gesamtkosten zählt natürlich auch der Ankaufspreis des Objekts. Neuere Objekte stehen gegebenenfalls zu Buchwerten in der Bilanz, die den wahren Wert nicht widerspiegeln und die auf Verkäuferseite zu hohen Forderungen führen. Insofern ist dem Statement „Je neuer die bauliche Struktur, desto – i. d. R. – besser für die Umnutzung geeignet“ (Walberg 2022: 43) die besonders große Unwahrscheinlichkeit eines günstigen Ankaufs entgegenzuhalten.

Eine Förderung für den sozialen Wohnungsbau passt in den allermeisten Fällen nicht. Viele Projekte werden in einem städtebaulichen Zusammenhang realisiert, also nach

§ 34 BauGB. Die aktuellen kooperativen Baulandmodelle der Kommunen greifen in der Regel nur dann, wenn neues Baurecht erzeugt wird, also im Rahmen von Bebauungsplänen. Die genannten baulichen Risiken erschweren es zudem, freiwillig Wohnraumförderung zu beanspruchen, da steigende Kosten, zu denen es im Bauprozess kommt, nicht durch höhere Mieten kompensiert werden können. Zumindest in den Boomregionen werden die Projekte dementsprechend vorwiegend als Eigentumsmaßnahmen oder Mikroapartmentprojekte realisiert.

Nicht zuletzt steht Wohnen auch immer im Wettbewerb zur bisherigen Büronutzung; einige die Umwandlung erschwerende und kostenträchtige Faktoren fallen wegen der unveränderten Nutzung nicht an. Grundsätzlich ist die Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnraum natürlich ein geeignetes Instrument, städtebauliche Missstände zu beseitigen und Quartiere bewohnbar zu machen. Denn „jede Transformationsimmobilie [bietet] die Chance, einen städtebaulichen Beitrag zur Resilienz von Innenstädten und Quartieren zu leisten“ (bulwiengesa 2021: 32). Sie werden aber quantitativ nur eine Nische besetzen und nur in einem bestimmten Marktsegment eine Rolle spielen können.



Fotos: WRH

Die Liegenschaft vor dem Umbau



Fotos: Constantin Meyer

Die Liegenschaft nach dem Umbau

Der Ausblick

Die seit mehr als zwei Jahren andauernde Pandemie mit ihren Umwälzungen scheint bisher überraschend wenig Spuren auf den Bürovermietungsmärkten zu hinterlassen. Die Leerstände stiegen zuletzt nur noch leicht an, so dass „für 2022 [...] von einer zunehmenden Dynamik des Büromarktes ausgegangen [wird]. Haupttreiber dieser Entwicklung ist ungeachtet der Debatte um die Auswirkungen von Remote Work auf die Nachfrage vor allem die positive Bürobeschäftigtenprognose, von der entsprechende Nachfrageimpulse ausgehen werden“ (Feld et al. 2022: 97).

Aktuelle Studien gehen davon aus, „dass die als wahrscheinlicher eingeschätzten Szenarien [...] eher zunehmende Büroflächennachfrage erwarten lassen“ (Eisfeld et al. 2022: 37). „Insofern scheint es zu früh für einen Abgang des klassischen Büros zu sein, wie er bei der Diskussion um Home-Office im Zuge der Pandemie mitunter erfolgte“ (ebd.: 43). Aus dieser Perspektive erscheinen solche Berechnungen schwer nachvollziehbar, die von einem Potenzial von fast 1,9 Millionen Wohnungen (vgl. Walberg 2022: 43) durch Umnutzung

von Büroflächen in Verbindung mit günstigen Kosten ausgehen (ebd.: 44).

Positiv für die Wohnnutzung könnte die „erhöhte Unsicherheit möglicher Entwicklungspfade [wirken], die zu einer höheren Risikoprämie von Büroimmobilien gegenüber Wohnimmobilien führen könnte“ (Eisfeld et al. 2022: 43). Um dieser Unsicherheit zu begegnen, sollten Investoren auf mehr Flexibilität in Gebäuden achten: „Dies betrifft nicht nur das Gestalten von Büroflächen, sondern die grundsätzliche Veränderbarkeit der Nutzung“ (ebd.: 44).

In stadregionaler Hinsicht sehen die Autoren allerdings eine Gefahr für Bürolagen, „die erster Linie vom motorisierten Individualverkehr erschlossen werden“ (ebd.: 44). Dieses Urteil spricht sehr deutlich gegen eine Ausbreitung von Umnutzungsprojekten in den Innenstädten.

Die Auswirkungen der Pandemie könnten also einen deutlichen Schub für modernere und flexiblere Büros bringen;

sie werden aber gerade nicht leere Büros in der Innenstadt erzeugen. Probleme auf dem Büovermietungsmarkt werden in den Randlagen entstehen, in den Büroparks von Aschheim oder Eschborn, die aber sehr unattraktiv für eine Wohnnutzung sind.

Zudem eignen sich nicht alle Büroobjekte für einen Umbau. Bauten der 1960er- und 1970er-Jahre, in denen Konzepte wie Bürolandschaften und Großraumbüros verwirklicht wurden, lassen sich aufgrund ihrer hohen Gebäudetiefen (Belichtung, Belüftung) und Decken häufig nicht umnutzen. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist das Lurgi-Haus in Frankfurt am Main, eines der größten Bürogebäude Europas. Das stark gegliederte Gebäude wurde 2021 von der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft ABG Frankfurt Holding erworben und wird derzeit abgerissen. An seiner Stelle entstehen über 1.000 Wohnungen, die das bisher monothematische Mertonviertel durchmischen (vgl. ABG Frankfurt Holding GmbH: 48).

Bleibt zuletzt die Frage, ob Akteure beim Neubau von Bürohäusern die Umnutzung schon vordenken und einbauen können. Architektinnen und Architekten hatten diese Idee schon früher und immer wieder damit experimentiert. Mitte der 1970er-Jahre versuchten sie sich beispielsweise im

Wettbewerb Elementa in einer totalen Grundrissflexibilität, allerdings „galt das Problem der erhöhten Baukosten für die Vorhaltung von Ersatz- und Ergänzungsbauteilen [als unlösbar]. Auch nahmen die Bewohner das Angebot, die Wohnung ihren wechselnden Lebensbedingungen anzupassen, nicht wahr“ (Häger 2017: 129).

Der Soziologe und Stadtplaner Richard Sennet schlug vor, Bürogebäude mit überschüssiger Gebäudetechnik auszustatten: „Stellt man mehr bereit, als anfänglich benötigt wird, kann man das Gebäude später an neue Bedingungen anpassen. [...] Am leichtesten lassen sich Gebäude umbauen, die schon beim Bau mit einem Überschuss an Rohrleitungen, Fluren und nichttragenden Zwischenwänden ausgestattet wurden und darum den Einbau neuer Badezimmer, Küchen und dergleichen erleichtern“ (Sennet 2019: 288).

Es ist jedoch offensichtlich nicht realistisch, dass Entwickler und Investoren im Büroimmobilienbereich erhöhte Baukosten und Flächenverluste in Kauf nehmen, damit Akteure in 40 Jahren auf heute unbekannte Anforderungen reagieren können. Bürogebäude, die heute so konzipiert sind, dass sie flexibel auf veränderte Büronachfrage reagieren können, werden diese Fähigkeit im Grunde auch bei einer Umnutzung in Wohnraum unter Beweis stellen können.

Literatur

ABG Frankfurt Holding GmbH, 2021: Geschäftsbericht 2020. Frankfurt am Main.

BauWerkStadt Architekten, 2020: Passgenaue Lösungen. 20 Jahre BauWerkStadt Architekten. Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2015: Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien. BBSR-Online-Publikation 09/2015, Bonn.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2017: Lyoner Viertel – Transformation eines monofunktionalen Bürogebiets. Ein Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes „Umwandlung von Nichtwohngebäuden in Wohnimmobilien“. BBSR-Online-Publikation 11/2017. Bonn.

Becker, H.; Jessen, J.; Sander, N. (Hrsg.), 1998: Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart.

BfLR – Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.), 1995: Nutzungsmischung im Städtebau. Informationen zur Raumentwicklung Heft 6/7. 1995. Bonn

Bielefeld, B., 2008: Kalkulation des Unberechenbaren – Kostenplanung im Bestand. Metamorphose 2/08: 60 ff.

bulwiengesa, 2021: Marktstudie Transformationsimmobilien. Berlin.

Eisfeld, R. K.; Heinemann, A.-K.; Just, T.; Quitzau, J., 2022: Büroimmobilien nach Corona – eine Szenarienanalyse. Hamburg.

Faller, B.; Hettich, F.; Beyer, C., 2018: Erfolgsfaktoren für Wohnungsbauvorhaben im Rahmen der Innenentwicklung von dynamischen Städten. BBSR-Sonderveröffentlichung. Bonn.

Feld, L. P.; Carstensen, S.; Gerling, M.; Wandzik, C.; Simons, H., 2022: Frühjahrsgutachten Immobilienwirtschaft 2022 des Rates der Immobilienweisen. Berlin.

Häger, T., 2017: Reaktionsfähigkeit von Gebäudeteilen – Studie über die Anpassungsfähigkeit von Gebäuden. Darmstadt.

Hild, A.; Farnoudi, F., 2020: Typenkatalog zur Umnutzung gewerblicher Bestandsgebäude in Mikroapartments, vorbereitet für altengerechtes Wohnen. Stuttgart.

Kähler, G.; Kritzmann, B.; Venus, C., 2009: Redevelopment. Möglichkeiten und Chancen, unrentabel und unfunktionell gewordenen, innerstädtischen Bürohausbau der Fünfziger, Sechziger und Siebziger Jahre zu Wohnraum umzunutzen. Stuttgart.

Sennet, R., 2019: Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. Sonderausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn.

Stadtbaukultur NRW (Hrsg.), 2018: Out of office Umbau von Büroimmobilien und Büroparks. Gelsenkirchen.

Walberg, D. (Hrsg.), 2022: Wohnungsbau: die Zukunft des Bestandes. Bauforschungsbericht Nr. 82. Kiel.

KAUFHAUS ADE

Wie revitalisierte Handelsimmobilien Impulse für Innenstädte setzen können





DIE HÖFE

Jahrzehntlang bildeten Kaufhäuser zentrale Anziehungspunkte von Innenstädten: Konsumtempel, in denen man einkaufte oder einfach mal an den Auslagen entlangschlenderte. Heute stehen in vielen Städten Kaufhäuser entweder auf der Kippe oder bereits leer. Der Artikel erläutert aus Sicht eines Projektentwicklers, wie ehemalige innerstädtische Handelsimmobilien zu multifunktionalen, zukunftstauglichen Stadtbausteinen werden können.

Thomas Binsfeld

ist Mitglied der Geschäftsleitung der Landmarken AG und verantwortet dort die Unit Stadtbausteine für urbane Nutzungen. Der Bauingenieur konzipiert Revitalisierungen und die Nachnutzung von Handelsimmobilien. Schwerpunkt seiner Tätigkeit ist es, individuelle und regionale Lösungen für lebendige Innenstädte zu finden. Bis 2007 war er auf Nutzerseite tätig: Für den Lidl-Konzern suchte er nach neuen Standorten.
tbinsfeld@landmarken.de

Werkbericht

Als Projektentwickler hat die Landmarken AG während der vergangenen zehn Jahre zunehmend gemischt genutzte Immobilien umgesetzt – häufig als Revitalisierungen zuvor monothematisch ausgerichteter Gebäude. Konkrete Schritte im Vorfeld solcher Umnutzungen sind eine Machbarkeitsstudie sowie eine Analyse der Bausubstanz.

Machbarkeitsstudie

Primär für den Projektentwickler ist die Standortentscheidung: In welcher Stadt investiere ich? Ist eine geeignete Immobilie gefunden, ist abzuschätzen, wie hoch das Investitionsvolumen der Projektentwicklung wird und ob sich in diesem Rahmen ein kaufbereiter Endinvestor finden lässt. Außerdem ist in Erfahrung zu bringen: Wie ist der Büro- und Gewerbemarkt vor Ort? Was kostet dort eine Wohnung? Muss es einen Anteil geförderten Wohnungsbau im Projekt geben? Wie hoch ist er? Wie ist die baurechtliche Situation? Besteht Denkmalschutz? Weitere Fragen widmen sich den Bedürfnissen und Potenzialen: Was fehlt vor Ort? Wie groß ist das Interesse von Verwaltung und Politik, vor Ort etwas zu verändern? Welche Projekte sind aktuell in der Entwicklung? Wird die Immobilie über ein Wettbewerbsverfahren vermarktet, verursacht speziell die Untersuchung des Gebäudebestandes erhebliche Kosten beim Projektentwickler. Erhält er den Zuschlag nicht, sind diese vergeblich investiert.

Bausubstanzanalyse

Die Revitalisierung von Handelsimmobilien erfordert fast immer starke Eingriffe, um die großflächigen Strukturen in kleinteiligere Nutzungseinheiten umzuwandeln. Der Bestandschutz des Gebäudes ist in solchen Fällen meist durch die geänderte Nutzung hinfällig. Die erste Entscheidung gilt deshalb der Frage: Abriss oder Neubau? Hier fließen Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie ein. Aus ökologischen Gründen ist eine Revitalisierung – wann immer möglich – dem Abriss vorzuziehen. Ein wichtiger Entscheidungsfaktor sind die Fragen, wie viel Licht für künftige Nutzungen erforderlich ist und ob sich eine gute Belichtungssituation herstellen lässt. Eingriffe, die die Belichtungssituation verbessern – zum Beispiel der Einbau eines Atriums – sind statisch zu bewerten. Dann ist zu prüfen, ob und wie sich für die zukünftigen Nutzungen geeignete Grundrisse und Zuschnitte herstellen lassen. Sie sollten eine effiziente Ausnutzung des Gebäudes ermöglichen, um im Wettbewerb zu anderen Mietflächen bestehen zu können. Die Geschosshöhen müssen die unterschiedlichen Nutzungen ebenfalls zulassen. Zusätzlich werden die technischen Anforderungen für die neuen potenziellen Nutzungen überprüft. Gerade zu diesem

frühen Zeitpunkt ist es wesentlich, Wert auf ein hohes Maß an Flexibilität und Drittverwendbarkeit zu legen. Die zukünftigen unterschiedlichen Nutzungen erfordern meist statische Ertüchtigungen sowie zusätzliche Schallschutz- und Brandschutzmaßnahmen in den ursprünglich monothematisch genutzten Handelsimmobilien. In erdbebengefährdeten Bereichen kann es zwingend notwendig sein, den statischen Bestandschutz zu erhalten, um aufwendige statische Ertüchtigungen zu vermeiden. Kann aus statischen Gründen keine hinreichende Belichtungssituation für die neuen Nutzungen mit sinnvollen Grundrissen geschaffen werden oder können aktuelle Brand- oder Schallschutzanforderungen nicht umgesetzt werden, bleibt nur der Teilabriss oder Abriss. Heute ist außerdem wesentlich mehr Fläche für Klima- und Lüftungstechnik notwendig – auch ausgelöst durch multifunktionale Nutzungen in der Immobilie. Meist muss man erheblich in ein Gebäude eingreifen und die Haustechnik komplett erneuern. Auch das kann der Grund für einen Abriss sein. Ein weiterer Kostentreiber oder Faktor, der zum Abriss des Gebäudes führen kann, sind die verbauten Schadstoffe und Altlasten.

Neue Höfe, Herne

Das ehemalige Karstadt-Kaufhaus war der letzte Bau des Architekten Emil Fahrenkamp. Traggerüst und Fassade stehen unter Denkmalschutz. Ein Abriss war deshalb von vornherein ausgeschlossen. Für die Revitalisierung lobte der Verkäufer, die städtische Entwicklungsgesellschaft (SEG), einen Investorenwettbewerb aus. Hinter den markanten Lamellen, die das Äußere des Hauses charakterisieren, gab es fast keine Fensteröffnungen. Diese waren jedoch eine wichtige Voraussetzung, um neue Nutzungen im Haus zu ermöglichen. Ein konstruktiver Dialog mit den unterschiedlichen Denkmalbehörden brachte gute Lösungen, die sensibel mit der schützenswerten Substanz umgehen und gleichzeitig notwendige Anpassungen ermöglichten. Ein Rückbau des obersten Geschosses und anschließender Neuaufbau in einer Leichtbaukonstruktion war notwendig, weil die Statik die notwendige Technik auf dem Dach nicht hätte tragen können. Von oben wurden zwei Lichthöfe in das Gebäude geschnitten. Der größere der beiden ragt bis ins 1. OG hinunter und ist von dort aus begehbar. Heute beherbergt das ehemalige Kaufhaus als Mixed-Use-Immobilie vier verschiedene Branchen: Büros, Restaurants, ein Fitnessstudio und zwei Einzelhändler sorgen für neue Frequenz. Gerade das Beispiel Herne zeigt, welcher Mehrwert für eine Stadt entsteht, wenn eine Immobilie an einem zentralen Ort nach langem Leerstand wiederbelebt wird. Es wurden nicht nur 500 Arbeitsplätze angesiedelt, die ganztägige Bespielung erzielt auch sichtbar positive Effekte für die Nachbarschaft. Das Konzept wurde mit dem 2. Platz des Polis Award für Stadt- und Projektentwicklung 2021 und Silber beim FIAB-CI Award 2021 prämiert.



Foto: Andreas Steindl

Wirtshaus,
Neue Höfe, Herne

Foto: Andreas Steindl

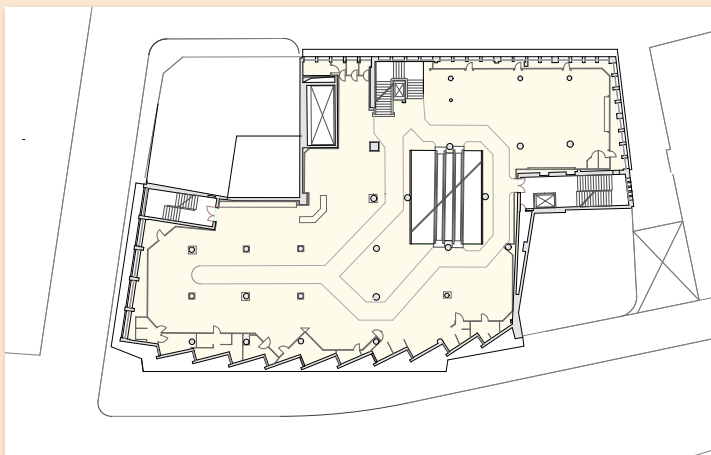
Neue Höfe, Herne

Ehemaliges Kaufhaus Koch am Wall, Wuppertal

Nach einer langen Vermarktungsphase konnte die Landmarken AG als einziger Kaufinteressent für das frühere Kaufhaus Koch am Wall mit der Eigentümergemeinschaft verhandeln. Bis 2016 wurde es danach zum Büro- und Geschäftshaus umgebaut. Mieter sind eine große Wirtschaftsprüfer- und Steuerberaterkanzlei, eine Bank und eine Krankenkasse. Da das bestehende Gebäude statisch keinen ausreichend großen Innenhof zugelassen hätte, der auch nur ansatzweise den Vorgaben der Arbeitsstättenrichtlinien entsprochen hätte, wurde der oberirdische Teil abgerissen. Das ermöglichte ein zusätzliches Staffelgeschoss, da die hohen Deckenhöhen des Kaufhauses für die Büronutzungen nicht mehr notwendig waren. Ein verrohrter Bach unter dem Gebäude konnte unberührt bleiben, da die Fundamente ausreichend dimensioniert waren, um den Neubau auf dem Kellerbestand aufzubauen.

1

Grundriss Kaufhaus Koch am Wall, Wuppertal



Quelle: Dominic Köppl



Foto: Dominic Köppl

Neubau Büro- und Geschäftshaus am Wall

Quellwerk, Aachen (in Planung)

Eigentümer des ehemaligen Horten-Hauses war ein institutioneller Investor, die Vermarktung erfolgte über ein Maklerhaus. Da die bestehende Gebäudekubatur die Vorgaben des bestehenden Bebauungsplans voll ausnutzt und dieser Bebauungsplan Rechtsmängel hat, erfolgte eine Bewertung nach §34 des BauGB. Um unter diesen Voraussetzungen eine Baugenehmigung erhalten zu können und ein langwieriges Bauleitplanverfahren zu vermeiden, werden Teilbereiche der oberen Geschosse zurückgebaut. Das führt dazu, dass Technikflächen im Gebäude untergebracht werden müssen, was die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Gebäudes deutlich schmälern könnte. Neben einer bereits als Mieterin feststehenden Krankenkasse sind moderne Büroflächen in Planung. Ergänzend sind im Erdgeschoss eine Gastronomie oder ein Nahversorger denkbar. Alternativ wird auch eine städtische Nutzung diskutiert, so könnte in dem ehemaligen Konsumtempel ein Haus der Neugier mit Stadtbibliothek und öffentlichen Bildungsangeboten entstehen.

2

Visualisierung Quellwerk Aachen



Quelle: kadawittfeldarchitektur

Mutige, multifunktionale Nutzungskonzepte

Wir können unsere Innenstädte um neue, kreative Stadtbausteine bereichern. Bei der Entwicklung von ehemaligen Handelsimmobilien wie Kaufhäusern, Geschäftshäusern, zukünftig vielleicht auch Einkaufs- und Shoppingzentren zu multifunktionalen Anziehungspunkten, müssen wir an zwei wesentlichen Punkten arbeiten: zum einen an den klassischen Prozessen und Geschäftsmodellen der Immobilienbranche, zum anderen am Blick auf die Stadtgesellschaft, die immer neue und andere Ansprüche an ihren Lebensraum Innenstadt stellt.

Projektentwickler, Investoren und auch Banken wollen am liebsten unkomplizierte und werthaltige Immobilien schaffen – Projekte, deren Risiko überschaubar ist und bei denen wenig Unerwartetes droht. Dies wird aber durch die Transformation unserer Innenstädte, den Gesellschaftswandel, die Digitalisierung, den Klima- und Mobilitätswandel und die

demografische Entwicklung immer schwieriger beziehungsweise führt immer seltener zu guten Lösungen. Wir werden uns also viel mehr individuell mit dem Ort und dem Umfeld beschäftigen müssen.

Projekte in der Innenstadt werden immer komplexer und wir werden in Zukunft nicht umhinkommen, das Denken in reinen Assetklassen abzuschaffen. Das liegt auch daran, dass sich die klassischen Nutzungsbausteine selbst, also Büro, Dienstleistung, Wohnen, öffentliche Nutzungen, Hotel, Parken, Gastronomie und auch Handel, verändern. Bei den Immobilien wird es vermehrt auf Flexibilität und Drittverwendbarkeit ankommen. Auch das Betreiben von Immobilien wird immer wesentlicher werden, um die für neue Nutzungen benötigte Flexibilität zu erreichen und um Menschen durch die Anlässe Überraschung, Sozialität und Neugierde in die Innenstadt zu locken.

Aus dem Ort für die Menschen entwickeln

Dabei wird der Entwicklungsprozess, also der Weg zum Nutzungskonzept, immer bedeutsamer. Projektentwickler und Investoren können nicht mehr mit fertigen Konzepten in die Städte kommen, sondern müssen die individuellen Interessen der Stadtgesellschaft in den Fokus nehmen: Was wollen die Menschen vor Ort? Was fehlt? Was bringt Aufenthaltsqualität? Was bringt Frequenz? Wie erzeugen wir Sozialität? Was macht die Stadt für die Menschen attraktiv und lebenswert? Welche Chancen eröffnen sich durch den Rückzug des Handels? Wie ändern sich die Anforderungen der klassischen Nutzungsbausteine? Welche neuen Bausteine ergeben sich, welche bekannten Bausteine gewinnen an Bedeutung? Aber auch: Wie wollen wir uns in der Stadt bewegen? Wie können wir unseren CO₂-Fußabdruck reduzieren? Wie machen wir unsere Städte resilient gegenüber dem Klimawandel? Wie machen wir unseren Lebensraum grüner und gesünder?

Die verschiedensten Nutzungen, die auch die Qualität unserer Stadtteile ausmachen, kommen nun auch im Zentrum wieder viel stärker zum Tragen. Der Mensch und die Begegnungen im Alltag stehen dabei im Mittelpunkt. Wir können die Innenstädte wieder zu attraktiven Anziehungs- und Treffpunkten machen, indem wir Orte und Immobilien schaffen, in denen wir die klassischen, oftmals räumlich voneinander getrennten Nutzungsbausteine stärker zusammenbringen

und sinnvoll mit neuen, innovativen Bausteinen kombinieren. Dafür müssen wir den Menschen ein neues Leitbild von Stadt geben und die Transformation der Städte als Chance aufzeigen. Der Marktplatz, die Handelslagen müssen auf die geänderten Rahmenbedingungen reagieren. Wir wollen anders, nachhaltiger und fairer konsumieren, wir wollen Ressourcen schonen, in Kreislaufwirtschaften handeln und uns anders fortbewegen, um ein besseres Klima in unseren Innenstädten zu haben. Das Nutzungskonzept muss also zwei Kriterien erfüllen. Wirtschaftliche, werthaltige Rahmenbedingungen und Aspekte, die für die Stadtgesellschaft wichtig sind, die auf den Stadtwert beziehungsweise die Stadtrendite (vgl. BBSR 2020: 132) einzahlen.

Die Erfahrung der Landmarken AG bei der Revitalisierung von Kaufhäusern zeigt, dass erst die Obergeschosse betrachtet werden müssen, um ein Projekt schnell umsetzen zu können. Sie bieten in den meisten Fällen Raum für die klassischen Bausteine wie Büro- oder Wohnnutzungen, und bilden das wirtschaftliche Fundament für solch ein Revitalisierungsprojekt. Die Entwicklung „von oben nach unten“ schafft in einem Austausch mit der Stadtgesellschaft auch die notwendige Zeit, um Prozesse zu gestalten, die speziell die Erdgeschosse betreffen. Denn die Nutzungen im Erdgeschoss sind oftmals die, die besonders im Blick der Stadtgesellschaft stehen.

Klassische Bausteine

Multifunktionale Konzepte in vormalig monothematisch genutzten Immobilien zu entwickeln, erfordert immer individuelle Lösungen. Den Großteil der Nutzungen in solchen Konzepten machen weiterhin die klassischen Bausteine aus, also Büro, Dienstleistung, Wohnen, öffentliche Nutzungen, Hotel, Parken, Gastronomie. Auch der Handel bleibt ein Baustein, wenn auch nicht mehr der dominierende.

Wenn solche heterogenen Nutzungen in einer Immobilie zusammenkommen, ist der Vermietungsprozess besonders aufwendig und alle Beteiligten müssen Kompromisse eingehen. Multifunktionale Konzepte sind in mittelgroßen Städten besonders arbeitsintensiv und schwierig umzusetzen, da es deutlich weniger Nutzerinnen und Nutzer gibt, die mit ihren Konzepten an den Start gehen wollen. Man muss deutlich mehr Zeit in ein Netzwerk vor Ort stecken, um potenzielle Nutzerinnen und Nutzer zu finden und zu überzeugen. Dies ist in größeren Großstädten und Metropolen oft einfacher. Aber: Galt es früher als einfach und sicher, Immobilien mit nur einer Assetklasse mit Leben zu füllen, so besteht die Risikominimierung heute eher darin, unterschiedliche Assetklassen in einer Immobilie zu vereinen. Das rührt auch daher, dass sich die klassischen Bausteine verändern.

Büromarkt

Der Büromarkt ist aktuell in einer vorsichtigen, abwartenden Position. Die Ideen der neuen Arbeitswelten, agiles Arbeiten zu fördern sowie Synergien und neue Arbeitsmethoden zu ermöglichen, stehen durch die COVID-19-Pandemie jetzt oftmals im Wettbewerb zum Homeoffice. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber überlegen, wie viel Homeoffice gut für das Unternehmen und seine Arbeitsprozesse ist. In Beratungs- und Vermietungsgesprächen ergänzen die Themen Unternehmenskultur und Community sowie Werte und Haltung die der neuen Arbeitswelten jetzt noch stärker.

Die Digitalisierung der Arbeitswelt ist durch Corona schneller vorangeschritten und hat die Vereinbarkeit von Privatleben und Arbeit noch stärker in den Fokus gerückt. Die Zukunft wird zeigen, wie die Menschen zusammenarbeiten und wie oft die Arbeit zu Hause oder im direkten Wohnumfeld in Co-Working-Bereichen erfolgen wird. Die Flexibilität der Büroflächen und damit die Drittverwendbarkeit, aber auch die Möglichkeit, Flächen flexibel hinzumieten oder abgeben zu können, wird immer wichtiger werden. Sollte der Anteil an Homeoffice und wohnungsnahem Arbeiten

deutlich steigen, könnten in unseren Innenstädten, ähnlich wie es beim Handel passiert ist, künftig nur noch sehr gute Bürolagen funktionieren und schwächere Lagen an Attraktivität verlieren. Dies würde multifunktionale Nutzungskonzepte in unseren Innenstädten noch attraktiver machen.

Wohnen

Auch das Wohnen wird sich in Zukunft verändern. Zum einen herrscht in vielen Städten Wohnungsmangel und bezahlbarer Wohnraum ist nicht in ausreichendem Maß vorhanden. Hier kann es sinnvoll sein, alte Handelslagen gerade in den Obergeschossen und nicht mehr wettbewerbsfähige Bürolagen zu Wohnraum umzugestalten. Zum anderen lassen der Werte- und Gesellschaftswandel sowie der demografische Wandel den Ruf nach neuen Wohnformen und Lebensmodellen immer lauter werden. Gerade die älteren Generationen haben geänderte Anforderungen, die ihre aktuellen Wohnsituationen oft nicht mehr erfüllen. Wir werden also, wenn wir neue Wohnungen entwickeln wollen, sehr genau zuhören müssen, wie die Menschen in Zukunft wohnen wollen. Hierzu gehört auch eine Diskussion darüber, wie viel öffentliches Leben in der Innenstadt stattfinden darf, ohne dass das Wohnen dort unattraktiv wird. Es wird Kompromisslösungen geben müssen, um attraktive und lebenswerte Städte zu erreichen.

Parken

Der Baustein „Parken“ verändert sich aktuell in unseren Innenstädten. Für revitalisierte Immobilien und Neubauten wird immer Parkraum notwendig sein, der keine Flächen verschwendet und somit in den Untergeschossen von Gebäuden oder in Parkhäusern untergebracht wird. Dieser Parkraum ist in den meisten Fällen sehr teuer und aufwendig herzustellen. Zum heutigen Zeitpunkt ist aber noch nicht abzusehen, ob wir diesen Parkraum in Zukunft noch in gleichem Maß benötigen, da sich das Mobilitätsverhalten der Menschen gerade auch wandelt. Deshalb ist bei der Planung von Parkflächen schon jetzt deutlich mehr auf eine Drittverwendbarkeit zu achten. Auch die Städte und Gemeinden sind gefragt, ihre heutigen Stellplatzsatzungen zu überdenken.

Handel

Der Handel wird auch zukünftig eine Rolle in unseren Innenstädten spielen. Handelslagen werden sich aber weiter verdichten und zentrieren. An ganz wenigen Standorten, wie

zum Beispiel in Großstädten und Metropolen, wird sich der Handel über mehrere Etagen erstrecken oder sogar wie in der Vergangenheit ganze Immobilien monothematisch belegen.

Die Menschen sind nach wie vor konsumfreudig, aber der Onlinehandel vergrößert seinen Anteil stetig. Gleichzeitig verändert sich die Haltung zum Konsum. Die vielschichtigen Auswirkungen und globalen Zusammenhänge werden transparenter und sichtbarer. Unser Konsumverhalten wird deutlich bewusster und wertgetriebener. Wir werden immer individuellere Produkte nachfragen, die uns etwas bedeuten und die wir bei Bedarf auch reparieren lassen. Hier liegt eine große Chance für den Handel darin, Synergien zu nut-

zen. Indem er mit Gastronomie, Handwerk, Produktion und weiteren Nutzungen zusammenarbeitet, können zusätzliche Dienstleistungen und Services angeboten werden.

Die Nahversorgung wird eine elementare Aufgabe des Handels bleiben. Supermärkte, Discounter und Drogerien und Co werden gerade in kleineren Mittelstädten und im ländlichen Raum eine wichtige Funktion im Ortszentrum übernehmen. Aber auch hier werden in Zukunft in den zentralen Lagen in den Geschossen darüber weitere Nutzungen untergebracht sein, wie es aktuell an vielen Orten schon entsteht. In erster Linie werden dies Wohnungen und/oder Dienstleistungs- und Büronutzungen sein.

Neue Bausteine/Frequenzbringer

Was bringt Frequenz, Sozialität, Austausch, Begegnung und Überraschung in die Innenstadt? Was macht uns neugierig auf die Innenstadt? Was interessiert die Stadtgesellschaft? Was entfaltet wie Wirkung? Das sind die Fragen, die neue, kreative Stadtbausteine berücksichtigen sollten. Im Fokus muss stehen, was sich die Menschen vor Ort unter einer attraktiven und lebenswerten Stadt vorstellen und weshalb sie in die Innenstadt kommen. Dafür gilt es, individuelle und regionale Lösungen zu finden. In Kombination mit den oben genannten, klassischen Bausteinen können vor allem im Erdgeschoss, aber nicht nur dort, neue Nutzungen entstehen, egal ob es Co-Working-, Pop-up-Konzepte,

Showrooms oder Markt- und Food-Hallen sind. Um den Nutzerinnen und Nutzern Freiraum für ihre Kerntätigkeit zu geben, braucht es Betreiberkonzepte. Produktion und Handwerk können ebenfalls in die Innenstadt zurückkehren (vgl. „Handel“). Dienstleistungen sind ein weiterer Baustein, zu dem auch klimafreundliche Logistik gehört. Und schließlich gilt es auch, soziokulturelle und gemeinnützige Nutzungen unterzubringen. Die Immobilienwirtschaft kann damit ihrer Verantwortung gerecht werden und eine nachhaltige Wirkung in den Innenstädten erzielen.

3

Visualisierung POHA House Theaterplatz, Aachen

Das Start-up POHA House entwickelt Co-Spaces, die unter einem Dach voll möblierte Wohnungen, flexible Arbeitsbereiche und attraktive Community Spaces bieten. Die Wohnungen sind mit natürlichen Materialien und mit schnellem Internet ausgestattet. Die gemeinsame Nutzung von Räumen reduziert den individuellen Flächenverbrauch pro Person erheblich. Über eine App können Bewohner alle Community Spaces und Events einsehen und buchen, Services wie die Wohnungsreinigung vereinbaren und sich untereinander vernetzen.

www.pohahouse.com



Quelle: POHA House

Betreiberkonzepte

Viele Nutzungen, die heute von den Menschen gerne in der Innenstadt gesehen werden, beziehungsweise Abwechslung, Austausch und Überraschung bringen, sind Konzepte, die kuratiert, organisiert und betrieben werden. Für Betreiberkonzepte wie Co-Working, Seniorenwohnen, Tagespflege oder Boardinghäuser haben sich seit längerem Geschäftsmodelle gebildet, die für etablierte Unternehmen wie Regus, WE Work oder The Collective wirtschaftlich sind. Wobei es lokal auch speziell im Bereich der Co-Spaces sehr gute Lösungen gibt, die teilweise noch weitreichendere Angebote und Möglichkeiten bieten.

Der Handel wird in Zukunft deutlich mehr Partnerschaften vor Ort suchen müssen, um besondere und überraschende Orte schaffen zu können. Handel kombiniert mit Gastronomie ist heute in vielen Konzepten schon etabliert. In Zukunft könnten aber auch Handwerk und Produktion sowie Kunst und Kultur weitere Bausteine bilden, die sich gegenseitig stärken und den Menschen attraktive lokale Treffpunkte liefern. Ein Beispiel wäre der Verkauf lokaler Produkte, die direkt vor Ort produziert werden, in Verbindung mit einem Repair-Café, das die Instandhaltung mit Mitmach-Angeboten und Aufenthaltsqualität kombiniert. So können Communities entstehen, die den Menschen die Überraschung, das Erlebnis und die Sozialität bieten, um gerne in der Stadt zu sein.

Wenn jedoch Nutzungen gemischt und kuratiert werden, wird der Betrieb immer professionell organisiert sein müssen, um die Rahmenbedingungen für die Nutzerschaft optimal zu gestalten. Bei Markt- und Food-Hallen funktioniert das oftmals nur an gewachsenen oder besonderen Orten mit lokalen Betreiberkonzepten. Einige globale Betreiber wie Time Out Market agieren nur in ausgewählten Metropolen.

Um für die Menschen gemeinsame Erlebnisse zu kreieren, braucht es also sowohl engagierte Nutzerinnen und Nutzer als auch Betreiberinnen und Betreiber, die diesen den Rücken freihalten und eine wirtschaftliche Kontinuität und Bonität in der Vermietung mitbringen für die Banken, die solche Modelle finanzieren. An diesen Geschäftsmodellen gilt es zu arbeiten, um die Transformation unserer Innenstädte voranzutreiben.

Das betrifft auch den Bereich der Mobilität und der Innenstadtlogistik. Der Betrieb gemischt genutzter Immobilien könnte zukünftig nicht nur Fahrradgaragen umfassen, sondern sie auch mit weiteren Services kombinieren, zum Beispiel Reparaturmöglichkeiten, Packstationen, Lieferdiensten oder Sharing-Angeboten zum einfachen Wechsel auf unterschiedliche Mobilitätsformen.

Bundle Up, ein von der IHK mittleres Ruhrgebiet und der TU Dortmund initiiertes Förderprojekt, bei dem sich auch die Landmarken AG engagiert, entwickelt stadt- und klimagerechte Lösungen für die „letzte Meile“, zum Beispiel Pick-up-Stationen zur Abholung von Paketen, Mikrodepots für die Umladung auf emissionsfreie Zustellfahrzeuge und mobile Abhollösungen im vorhandenen Immobilienbestand. Durch ergänzende Service-Funktionen sollen sie Synergien für die Zentren schaffen und Verkehre für die Haustürzustellung reduzieren.

Ein weiterer Baustein, der frequenzbringende Nutzungen bündeln und Synergien schaffen kann, um die Menschen in die Stadt zu locken, ist das Dienstleistungszentrum. Eine Idee wäre ein Stadt-Concierge, der verschiedene Angebote, auch im Bereich Dienstleistung, Mobilität und Logistik, gebündelt in der Innenstadt bereitstellt. Dies kann ein Wäsche-, Paket-, Aufbewahrungs-, Einkaufs- und Lieferservice sein, von dem auch lokale Händler profitieren.

Aktuell gelingen diese Betreiberkonzepte oftmals nur mithilfe von Fördermitteln und dem Engagement von Städten und Gemeinden. Wir müssen hier also deutlich mehr an Geschäftsmodellen arbeiten, die auch dann wirtschaftlich funktionieren, wenn Förderprogramme auslaufen und diese Konzepte nicht mehr stützen.

Soziokulturelle und kulturelle Nutzungen

Wenn wir bei der Projektentwicklung einen Stadtwert/eine Stadttrendite oder einen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugen wollen, dann sollten wir soziokulturelle und gemeinnützige Nutzungen in unseren Projekten mit umsetzen. Es geht darum, unserer Verantwortung gerecht zu werden und eine nachhaltige Wirkung in den Innenstädten zu erzielen, da wir diese mit unseren Immobilien für Jahrzehnte prägen. Aber auch Investoren sowie andere Mieterinnen und Mieter können profitieren, wenn Teilflächen der gemischt genutzten Immobilien von engagierten Vereinen, Initiativen oder Kunstschaffenden belebt werden. Denn auch wenn diese einen niedrigeren (oder gar keinen) Mietzins zahlen, so erhöhen sie die Frequenz am Standort und steigern seine Akzeptanz. Dazu müssen wir Netzwerke und Allianzen mit der lokalen Kreativwirtschaft und den Beteiligten bilden und schauen, was vor Ort fehlt. Soziokulturelle Nutzungen sind ganz früh mit im Nutzungskonzept einzuplanen und zu berücksichtigen. Entsprechende Prozesse sind bei allen Projekten der Landmarken AG vorgegeben.

Ein Beispiel in Aachen ist die private Initiative der „Meffis“, ein Zusammenschluss diverser Initiativen, Vereine und Einzelpersonen. Sie bauen in vier aneinander angrenzenden, leerstehenden Ladenlokalen in der Mefferdatisstraße auf ca. 400 m² Fläche ein soziokulturelles Zentrum auf, in dem die sozial-ökologische Transformation der Stadt diskutiert, gestaltet und erlebt werden kann. Ihr gemeinsames Ziel: das Leben in der Stadt bunter und lebenswerter zu machen.

www.meffis.org

Beispiele für praktische Maßnahmen zur Belegung von Innenstädten zeigt auch die Initiative Stadtimpulse als erster bundesweiter, zertifizierter Projektpool für Innenstadt, Handel und städtisches Leben. Die Idee besteht darin, sichtbare Impulse zu geben, um Lösungen für herausfordernde, individuelle Situationen vor Ort zu finden. Der öffentlich zugängliche Projektpool bietet eine breit gefächerte und übersichtliche Sammlung gelungener Projekte und soll einen Praxistransfer ermöglichen.

Der Initiative gehören namhafte und mitgliederstarke Fachverbände und Institutionen an, wie unter anderem die Landmarken AG, die Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag, RKW Architektur. In der Projektpool-Datenbank können Unternehmen in unterschiedlichen Themenclustern aus

dem Bereich Stadtentwicklung gezielt nach zertifizierten Best-Practice-Beispielen suchen. Unternehmen können sich mit ihren Projekten bewerben und erhalten das Zertifikat „Best Practice“, wenn festgelegte Kriterien erfüllt sind.

<https://unsere-stadtimpulse.de>

Die bundesweite Netzwerkinitiative „Gemeinsam für das Quartier“ ist ein Projekt der nationalen Stadtentwicklungspolitik. Sie bringt Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen, der Projektentwicklung, der Immobilien- und Wohnungswirtschaft, der lokalen Wirtschaft, der Zivilgesellschaft und der kreativen Szene sowie intermediäre Beteiligte zusammen. Gemeinsam entwickeln sie im Sinne eines „Open-Source“-Ansatzes Methoden zur gemeinwesenorientierten Entwicklung von Quartieren, Stadtzentren, ländlichen und urbanen Räumen und wirken an beispielhaften Vorhaben vor Ort mit. Ziel ist es, Transparenz und Klarheit zu schaffen. Dafür müssen gegenseitige Erwartungen formuliert werden. Die Beteiligten wollen gemeinsam herausfinden, welche Rolle die Kreativwirtschaft und die soziokulturellen Nutzungen in Multi-Use-Immobilien spielen können, welche Leistungen erbracht werden können und wie sich diese Leistungen bewerten lassen, um dann diese Mehrwerte der Immobilienbranche aufzuzeigen.

www.netzwerk-quartier.de

Partizipation und Koproduktion

Um Identifikation zu erzeugen, gilt es, lokale Aktivitäten sowie Akteurinnen und Akteure zu finden und zusammenzubringen. Wer Projekte entwickelt, kann nicht mehr im „stillen Kämmerlein“ arbeiten, plötzlich den Vorhang wegziehen und seinen fertigen Entwurf vorstellen. Richtig und wichtig ist vielmehr, den Entstehungsprozess frühzeitig mit allen Beteiligten der Stadtgesellschaft zu initiieren und mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft gemeinsam zu gestalten. Es gilt, sich in das örtliche Gefüge einzufinden und in vorhandene Netzwerke zu integrieren. Projekte, die Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit sind, dürften bei den Menschen vor Ort höhere Akzeptanz finden – als gute Lösung, die gerne mitgetragen wird und zur Identifikation beiträgt.

Wir müssen Transparenz schaffen. Der Prozess der Entwicklung und die Rollen aller Beteiligten müssen klar sein, genauso wie die wirtschaftlichen Parameter. Sie setzen den Rahmen, aus dem heraus gemeinsame Ziele und Erwartungen formuliert werden, an denen man gemeinsam arbeiten kann. Projektentwicklung braucht Verlässlichkeit, sowohl gegenüber den Banken als auch gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern. Und sie braucht valide Prozesse, die nicht noch länger dauern als ohnehin schon. Beispielsweise wollen die meisten Unternehmen nicht länger als anderthalb Jahre warten, um in ein neues Büro einzuziehen. Wenn mehr Zeit verstreicht und keine verlässliche Aussage zu einem konkreten Einzugsstermin möglich ist, verlieren sie das Interesse. Diese Anforderungen darf man im partizipativen Prozess nicht aus

den Augen verlieren. Deshalb wird es auch Bereiche geben, zum Beispiel bei den Ankermietern, in denen der Projektentwickler oder Investor freie Hand haben muss. Auch, dass aus wirtschaftlichen Gründen der Anteil klassischer Bausteine in der Regel höher sein muss als der Anteil neuer, kreativer Bausteine, muss deutlich und transparent sein.

Wichtig ist ein gegenseitiges Verständnis. Aus neuen Netzwerken, die vor Ort entstehen, können sich Innovatoren und Treiber herausbilden, die ihre intrinsische Motivation einbringen. Ganz wichtig wird auch hier sein, dauerhaft tragfähige Geschäftsmodelle zu finden. Wir müssen Betreiberkonzepte entwickeln, die sowohl Miete als auch Vermietung attraktiv machen, die Abwechslung und Frequenz in die Innenstadt bringen, um den Stadtwert für die Stadtgesellschaft zu erhöhen. Soziokulturelle Nutzungen könnten auch dadurch zu einem Baustein der gemischt genutzten Immobilie werden, wenn sie in einer Partnerschaft mit der Immobilienbranche eine Betreiberrolle übernehmen und diese Leistung für das Quartier bei der Miethöhe im Objekt berücksichtigt wird. Sie könnten einen Beitrag zur Inszenierung der Immobilie leisten, um immer wieder Besuchsanlässe zu kreieren. Zum Beispiel indem sie speziell das Erdgeschoss so bespielen, dass es zur Identität des

Ortes beiträgt und eine Adressqualität schafft, die es attraktiv macht, in die Obergeschossflächen des Objekts einzuziehen. Die Spannung für den Stadtraum wird besonders durch publikumsbezogene Nutzungen in den Erdgeschosslagen entstehen. Sieben Tage die Woche, morgens, mittags und abends Besuchsangebote zu offerieren, ist ein herausragender Beitrag dazu, die Innenstadt und das Quartier zu einem begehrten Ort für alle zu machen, einem „Place to be“. Diese Attraktivität strahlt auf die Obergeschosse im Objekt gleichermaßen ab wie auf die Umgebung.

Klassische Projektentwicklung benötigt oft 70 % Vorvermietung, meistens über die klassischen Nutzungen wie Büro, Wohnen, Handel und Gastronomie, von denen eine verlässliche Mietzahlung zu erwarten ist. Erst dann kann ein Projekt starten. Dennoch muss vor Ort oft um Verständnis dafür geworben werden, dass das Projekt nicht stockt, wenn zuerst die Ankermieter gesucht werden und danach die Belange der Stadtgesellschaft ganz besonders beachtet werden. Es ist also wichtig, sehr früh Projektkriterien in Richtung Nachhaltigkeit, gesellschaftlicher Mehrwert und Stadtwert/Stadrendite festzulegen, auch wenn dann erst einmal an den klassischen Bausteinen gearbeitet wird.

Wirtschaftlichkeit

Um die Transformation unserer Innenstädte weiter voranzutreiben, bedarf es einer Beratung der Eigentümerinnen und Eigentümer von Handelsimmobilien, die revitalisiert und entwickelt werden. Oft sind diese mit den komplexen Anforderungen an die Entwicklung solcher Immobilien überfordert. Sie müssen lernen, dass zukünftige Nutzungen die in der Vergangenheit bei den Handelsunternehmen erzielten Mieten nicht mehr einbringen werden. Die alten Handelsimmobilien, die oft genau auf die Bedürfnisse der jeweiligen monothematischen Nutzung zugeschnitten waren, werden in den meisten Fällen komplett umgebaut werden müssen. Die Obergeschosse müssen dabei deutlich mehr in den Fokus rücken, da diese oft gar nicht oder nur sehr mindernutzt wurden. Dies erfordert in den meisten Fällen erhebliche Investitionen.

Förderprogramme sollten daher in Zukunft nicht nur Masterpläne oder städtebauliche, baukulturelle und architektonische Maßnahmen berücksichtigen, die an den Bedürfnissen der Eigentümerinnen und Eigentümer vorbeigehen und ihnen nur selten konkret umsetzbare Ideen für die

Revitalisierung solcher Immobilien liefern. Stattdessen sollten Städte und Gemeinden in die Lage versetzt werden, diese zu beraten und eine gemeinsame Strategie für diese Schlüsselimmobilien zu entwickeln. Das können der Verkauf sein oder auch neue Modelle einer Zusammenarbeit mit Projektentwicklern und Investoren, bei denen der Eigentümer die Immobilie zu einem geringen Marktwert einbringt und am Ende der Projektentwicklung an der Wertsteigerung partizipiert.

Aktuell scheitern viele Projektentwicklungen an zu hohen Kaufpreisvorstellungen, die auf der Bewertung der alten Handelsnutzungen beruhen. Unter solchen Bedingungen lassen sich kaum innovative, mutige, gemischt genutzte Konzepte umsetzen, da dann oftmals nur klassische Nutzungsbausteine infrage kommen, die eine entsprechende Werthaltigkeit erwirtschaften. Wenn Eigentümer von Handelsimmobilien nicht zu niedrigeren Kaufpreisen verkaufen wollen, gleichzeitig aber auch nicht das Kapital für Investitionen aufbringen können, passiert oft gar nichts und diese Immobilien stehen leer.

Fördermaßnahmen sollten also häufiger die Zielsetzung haben, Eigentümerinnen und Eigentümer mit guten und erfahrenen Immobilienfachleuten zusammenzubringen. Kooperationen sind auch mit Städten und Gemeinden denkbar: In gemeinsamen Auswahlverfahren könnten neben wirtschaftlichen Aspekten auch architektonische und städtebauliche Anforderungen sowie die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft zum Tragen kommen.

Ziel muss es sein, nicht zu Beginn einen hohen Verkaufspreis anzustreben, sondern eine Wertsteigerung am Ende einer Projektentwicklung. In dieser Wertsteigerung kann auch ein Stadtwert, eine Stadttrendite einfließen, der die innovativen und neuen Bausteine abbildet, die für die Stadtgesellschaft

von besonderem Wert sind. An einem Bewertungskriterium für diesen Stadtwert müssen wir unbedingt arbeiten.

Zukünftig sollten bei gewerblichen Immobilien auch Teileigentum, Genossenschaftsmodelle und Baugruppen wesentlich mehr in den Fokus der Städte, Projektentwickler und Investoren rücken. Diese Finanzierungsmodelle könnten die intrinsische Motivation der Menschen vor Ort nutzen und Akteurinnen und Akteure mit guten Geschäftsideen zusammenbringen: Wer dann nicht mietet, sondern über das Kollektiv Eigentum erwirbt, bindet sich noch mehr an den Ort. Damit sind auch in kleineren Städten Entwicklungen möglich, in die klassische Investoren aktuell nicht investieren.

Literatur

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2020: Glossar zur gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung. Bonn.

INNENSTÄDTE ZUM LEBEN ERWECKEN

Drei Beispielprojekte der Urbanen Liga

Wie bringen sich junge Stadtmacher in ihre Städte ein? Und welche Methoden nutzen sie, um ihre Städte umzugestalten und aufzuwerten? Im Fokus der Urbanen Liga stehen Mitgestaltung, neue koproduktive Räume und offene, konsumfreie Treffpunkte.

von Stephanie Haury

People of
PELTON

PELTON

Wohnzimmer
Festspiele



An Samstag, den 10.11.18 von 14-20 Uhr

Erstbesuche einen Tag lang Konzerte, Lesungen, Workshops und Kunst
dabei wie Künstler*innen Wohnraum zur Darstellungfläche werden
kommen in Kontakt mit ihren Gemeinschaften, wollen wir Kultur erleben.
Für weitere Informationen und das Programm besucht uns am
Ort (14-18 Uhr) im Freizeitzentrum für Kunst und Kultur (FKK) in der Neuen
Probleme dich aus, bei dem hat Spaß.



Engagierte Bürgerinnen und Bürger mischen sich mehr und mehr in die Planung und Entwicklung ihres räumlichen Umfeldes ein. Sie stellen Überlegungen zu städtischen Entwicklungen an und entwerfen eigene Visionen, die sich meist an gemeinwohlorientierten Leitlinien und nicht an ökonomischer Verwertung orientieren. Diese Stadtmacher werden selbst aktiv und bringen sich im Stadtraum konkret ein. Sie sind dadurch ernstzunehmende Produzentinnen und Produzenten sowie wichtige Akteure in der Stadt. Auf Bundesebene beschäftigen sich das Bundesbauministerium (BMWSB) und das BBSR damit, wie man jungen Stadtmachern mehr Gehör schenken und sie unterstützen kann. Dementsprechend entstand 2018 die Urbane Liga. Sie hat sich inzwischen zu einem starken Bündnis und Netzwerk junger Engagierter entwickelt.

Eine wichtige Arbeitsgrundlage der Urbanen Liga ist das 2019 entwickelte Maniflux, in dem sie ihr Selbstverständnis und ihre Ziele formuliert. Sie fordert darin unter anderem mehr „Freiräume für kulturelle, soziale und kreative Nutzungen“ (BBSR 2020: 31), beispielsweise in leerstehenden Immobilien. Dies setzt eine neue Mitgestaltungskultur voraus, die eine engere Kooperation zwischen zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren mit Verwaltung und Politik prägt und auch ein neues Rollenverständnis beinhaltet. Ganz im Gegensatz zur kommunalen Planung, die auf rechtlichen Grundlagen und erprobtem Verwaltungshandeln ruht, nutzen Stadtmacher ihr spezifisches Fachwissen und ihre persönlichen Erfahrungen zum Lebensraum Stadt. Dies ist die Grundlage für eine große Vielfalt bunter und auch ungewöhnlicher Projekte, die auf ganz unterschiedliche Weise auf spezifische Situationen und Probleme in ihren Städten eingehen. Verwirklichen lassen sich diese Projekte jedoch nur in Abstimmung und Kooperation mit zuständigen Verwaltungsstellen. Damit diese Kooperation gelingt, hat die Urbane Liga ihre Vorstellungen von einer gemeinschaftlichen Stadtgestaltung in ihrem „Kodex Kooperative Stadt“ veröffentlicht (vgl. Abb. 1).

Viele Projekte der Urbanen Liga stehen in engem Bezug zur Innenstadt. Dort eignen sich die Akteurinnen und Akteure beispielsweise zentrale Plätze oder Leerstände an und bespielen diese. Durch diese Art des zivilgesellschaftlichen Engagements können sich ungenutzte innerstädtische Flächen auf niedrigschwelligem Niveau zu lebendigen Treffpunkten und kreativen Orten verwandeln. Für junge Menschen sind die öffentlichen Räume der Innenstadt ein zentraler und wichtiger Ort. Diesen nutzen sie nicht nur als Treffpunkt, vielmehr lässt sich ihre Präsenz in öffentlichen Räumen auch als Statement gegenüber der älteren Generation betrachten: In der Innenstadt geht es unter anderem darum, „zu sehen“ und „gesehen“ zu werden und den Stadtraum als eine Bühne zu nutzen, die ihren Bürgerinnen und Bürgern Identität verleiht. „Denn die Städte und ihre Bewohner treten heute als kollektive wie individuelle Akteure in einem gemeinsamen Spiel auf: Sie spiegeln sich bewusst gegenseitig wider in ihren jeweiligen Bildern und Inszenierungen“ (Kaschuba 2022). Alternative Raumbilder, Vorstellungen zu gesellschaftlichen Fragen oder eigene Lebenseinstellungen können Bürgerinnen und Bürger somit im Stadtraum zum Ausdruck bringen. Die Zukunftsvorstellungen Erwachsener entscheiden sich oft wesentlich von den Vorstellungen der jungen Generation. Junge Menschen entwickeln diese meist aus ihrer eigenen Lebenswelt heraus, ungeachtet gängiger Regeln oder gesellschaftlicher Schranken. Dies verleiht Projekten und Konzepten junger Akteurinnen und Akteure eine große Unbeschwertheit und einen hohen Innovationsgehalt.

Eine Auswahl von drei Projektbeispielen der Urbanen Liga zeigt im Folgenden, wie sich junge Stadtmacher in ihre Städte einbringen und welche Methoden sie einsetzen, diese tatkräftig temporär oder auch langfristig umzugestalten und aufzuwerten. Ihre Visionen zur Stadt von morgen sind dabei vor allem durch vielfältige Möglichkeiten der Mitgestaltung, neue koproduktive Räume in den Innenstädten und offene, konsumfreie Treffpunkte gekennzeichnet. Das Altenburger Beispiel besteht aus einem großen Netzwerk engagierter Bürgerinnen und Bürger, die sich gegen das Abwandern der Gesellschaft und für eine attraktive Innenstadt einsetzen. Der lokal ansässige Jugendverein engagiert sich mit eigenen Projekten und nimmt auch an übergeordneten Aktionen des Projekts „Stadtmensch“ teil. Die Stadt Bernburg verzeichnet ebenso wie Altenburg viele leerstehende Ladenlokale in der Innenstadt. Eine studentische Initiative nutzt seit längerer Zeit einen ehemaligen zentral gelegenen Fischladen als Kreativ- und Co-Working-Raum um. Von dieser Basis aus startet sie vielfältige Aktionen, die eines gemeinsam haben: In der Innenstadt soll es zu einem positiven Imagewandel kommen. In Göttingen entstand ausgehend von jungen Künstlerinnen und Künstlern ein Projekt, das in der Innenstadt kulturelle „Pop-up“-Veranstaltungen initiierte. Dieser Ansatz sollte die lokale Engagement- und Gründerkultur stärken.

Co-Working, offene Veranstaltungen und deine Ideen in Bernburg

Leerstehende Läden prägen viele Bereiche der Bernburger Innenstadt. Die Stadt Bernburg setzt auf die Vorteile der ansässigen Hochschule und strebt die Stärkung des Stadtzentrums durch die Konzentration von Bildungsinfrastruktur an. Der Hochschulstandort ist wesentlicher Motor der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung der Stadt. Die eng mit der Stadtgesellschaft verwobenen Hochschulaktivitäten sollen zu einer Revitalisierung der Innenstadt führen. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Projektraum COI. Er ist ein Co-Working- und Event-Space der Hochschule Anhalt. Das COI befindet sich mitten im Zentrum der Stadt Bernburg und besteht aus einem offenen Raum, in dem Menschen in lockerer Atmosphäre zusammenkommen. Durch die Förderung der Hochschule Anhalt müssen mit dem Betrieb des Projektraums keine laufenden Kosten gedeckt werden. Das ermöglicht es der Initiative COI, nicht-kommerziell zu arbeiten. COI bietet auf 90 m² in einem ehemaligen Fischladen flexibles, gemeinschaftliches Arbeiten.

Ein Anliegen von COI besteht darin, den vorhandenen Raum und Ressourcen mit allen zu teilen und die Innenstadt durch das Etablieren einer Engagement- und Gründerkultur aufzuwerten. Langfristig ist geplant, mehr Bürgerinnen und Bürger zu befähigen und zu motivieren, sich für die Gestaltung ihrer Stadt einzusetzen. Daher lauten die Grundsätze der Initiative Empowerment und Verantwortungsübergabe. Das COI versteht sich als offener Begegnungsort ohne Drang zum Konsum. Er ist ein „Dritter Ort“ in der Stadt, der den Austausch der Bürgerschaft fördert, Gemeinschaft stiftet und vorhandene Potenziale durch experimentelle Ansätze sichtbar macht. Eine Verstärkung des Ansatzes und des lokalen Engagements soll über den vorhandenen Projektbeirat entstehen. Dieser setzt sich aus den aktiven Mitgliedern, den „Fellows“, sowie Partnerinnen und Partnern aus der Hochschule Anhalt, der Stadt Bernburg und der Bernburger Wohnstättengesellschaft mbH zusammen.

Weitere Informationen zum Verein finden sich hier: www.hs-anhalt.de/coi

Projek
Coworkin
Offen
deine



Peloton e. V. in Göttingen

Der Peloton e. V. ist ein Göttinger Kulturverein, der jungen Menschen die Möglichkeit bietet, Selbstwirksamkeit im Kontext von kulturellen und sozialen Projekten zu erfahren. Im Zentrum des Bemühens steht der Gedanke, Menschen zusammenzubringen und zu vernetzen, Ideen auszutauschen und auszuprobieren.

In der Göttinger Innenstadt gibt es viele leerstehende Geschäfte. Es mangelte lange an einer jungen, niedrigschwelligen Mitmach-Kultur, um diese Räume wieder zum Leben zu erwecken, wenn auch nur temporär. Als Antwort darauf entstand im Sommer 2017 der Freiraum für Kunst und Kultur (FKK), der aus einer Gruppe junger Künstlerinnen und Künstler bestand. Diese mieteten eine Woche lang leerstehende Gewerbeflächen an und entwickelten dort temporäre Kunstgalerien, Orte für Lesungen und Jam-Sessions. Das Konzept des FKK gibt es nicht nur in Göttingen, sondern mittlerweile auch in Berlin und Leipzig. Auf dieser Basis entstand im Folgenden der Verein Peloton e. V. Er hat sich zum Ziel gesetzt, verschiedene partizipative Veranstaltungsformate unter Einbeziehung der Stadt als Spielfläche ins Leben zu rufen. Allen voran das eintägige Festivalformat „Wohnzimmerfestspiele“, das seither drei Mal ausgetragen wurde. Es bildete in der Innenstadt zentrale kulturelle Orte zum Entdecken und Verweilen aus. In verschiedenen privaten Wohnzimmern entstand ein vielfältiges Angebot an Musik, Kunst, Lesungen und Theater.

Die Wohnzimmerfestspiele schufen dadurch neue zentrale Räume für Begegnungen und ergänzten das vorhandene Angebot an Kulturstandorten. Der Ansatz verwischte die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum und bot Kulturschaffenden aller Altersgruppen und Genres eine neue Plattform.

In Ergänzung zu seinen aktuellen temporären Aktionen und Angeboten baut der Verein derzeit einen ganzjährig nutzbaren Veranstaltungsort mit drei Übersee-Containern am Rande der Göttinger Weststadt, das HW2-Projekt. Dieser neue „Freiraum“ soll für verschiedene Göttinger Initiativen zur Verfügung stehen und sie miteinander vernetzen. Der Verein verhandelt mit der Stadt über die Umgestaltung weiterer Orte der Göttinger Innenstadt. Über partizipative Projekte beabsichtigt die Initiative, die ungenutzten oder brachliegenden Räume zu beleben und der Innenstadt so ein neues Gesicht zu geben. Die Stadt soll so zu einem bunteren Ort für alle werden.

Weitere Informationen zum Verein finden sich hier: <https://peloton-ev.de>

Futurist's Agency for a new cultural Kick-Off e. V. in Altenburg

Altenburg, eine Mittelstadt im ländlich geprägten Raum Thüringens, schrumpft und ist mit Leerständen konfrontiert. Laut Daten des Thüringer Statistikamtes besteht vor allem eine große Abwanderungsrate junger Einwohnerinnen und Einwohnern. „Deren Zahl hat sich im Kreis innerhalb von 20 Jahren auf gerade einmal noch 13.000 halbiert“ (Fischer/Kasel 2021).

Der Jugendverein Futurist's Agency for a new cultural Kick-Off, kurz „FACK“, versucht über verschiedene Aktionen und Projekte die Lebensqualität für junge Menschen in dieser schrumpfenden Stadt zu erhöhen. Dies aber nicht durch „übergestülpte“ Projekte der Verwaltung, sondern durch Jugendliche selbst. Angestrebt wird ein Wandel der bisher eher trostlos wirkenden Innenstadt, die stark durch Leerstand geprägt ist. Der Verein möchte der abwandernden Jugend neue Perspektiven aufzeigen und neue Gestaltungsspielräume einräumen. FACK e. V. initiierte 2021 den Ideenaufwurf #Mach halt!, der über den lokalen Jugendfonds mit 14.000 € ausgestattet war. Ansatzpunkt dieses Aufrufs war es, die Selbstwirksamkeit und Mitbestimmung Jugendlicher zu stärken und sie zu motivieren, in Eigenregie gemeinwohlorientierte Projekte in der Stadt umzusetzen. Junge Menschen sollten so ertüchtigt werden, Ideen für einen Wandel einzubringen und selbst zu handeln. Über den Fonds wurden Projekte wie ein Kreativgarten oder ein Designcamp realisiert.

Um sich auch direkt in der Innenstadt verorten zu können, wird der FACK e. V. demnächst zusammen mit dem ansässigen Theater und dem Altenburger Jugendclub das ehemalige „Amt für Meldewesen“ umnutzen und in einen neuen soziokulturellen Ort verwandeln. Das ehemalige Amt soll zu einem Ausgangspunkt für kulturelle Projekte des Theaters sowie zu Aktionen des FACK e. V. für junge Menschen werden. Auch dieses Projekt soll die zentralen und innerstädtischen Angebote für junge Menschen verbessern und junge Leute motivieren, sich in Altenburg langfristig niederzulassen. Die zentrale Lage des Gebäudes in der Innenstadt ist hierfür eine gute Voraussetzung.

Weitere Informationen zum Verein finden sich hier: www.stadtmensch-altenburg.org

Literatur

Ein vom BBSR herausgegebenes Buch fasst die Ansätze und Visionen der Urbanen Liga und die einzelnen Projekte der Mitglieder zusammen: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), 2020: Urbane Liga – Visionen für die koproduzierte Stadt von morgen. Bonn. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/urbane-liga.html> [abgerufen am 21.04.2022].

Fischer, B.; Kasel, P., 2021: Mitgestalten statt wegziehen. In: Osterländer Volkszeitung, 04. Mai, S. 13.

Kaschuba, W., 2022: Die Stadt, ein großes Selfie? Urbanität zwischen Bühne und Beute. Aus Politik und Zeitgeschichte, Jahrgang 2017, Stadt. Zugriff: <https://www.bpb.de/apuz/260060/urbanitaet-zwischen-buehne-und-beute?p=all> [abgerufen am 21.04.2022].



Kodex Kooperative Stadt

Aufruf zur gemeinsamen Stadtgestaltung

Der **Kooperations Kodex** ist ein Positionspapier. Es vertritt die Interessen und Forderungen stadtgestaltender Initiativen. Damit sind all jene Akteur*innen gemeint, die sich als Gruppe zusammengeschlossen haben, um unkommerziell und gemeinwohlorientiert ihre Stadt mitzugestalten. Sie wollen aktiv das Stadtbild prägen – im Kleinen, wie im Großen. Sie setzen Impulse zu aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung, bringen entsprechende Projekte voran und stoßen Debatten an.

Das Ziel des **Kooperations Kodex** ist es, die vielerorts im Kleinen besprochenen Themen auf eine gemeinsame Plattform zu heben. So soll mehr Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit für die Arbeit der Initiativen geschaffen werden. Damit soll eine Grundlage für eine Verständigung zwischen neuen und alten Stadtentwicklungsakteur*innen, zwischen Expert*innen und Laien sowie zwischen Wissenschaft und Praxis geschaffen werden. Dadurch soll eine Haltung entwickelt werden und ein neues Verständnis alternativer Stadtentwicklungspraktiken etabliert werden.

1 Initiativen als Sprachrohr der Gesellschaft müssen als legitime Kooperationspartner*innen in der Stadtentwicklung beteiligt werden.

2 Kommunen sollen Initiativen dabei unterstützen, Räumlichkeiten für ihre Zwecke zu finden, zu nutzen und zu halten – egal, ob städtisches Eigentum oder Privateigentum.

3 Die Zusammenarbeit zwischen stadtgestaltenden, nicht-kommerziellen Initiativen und kommunalen Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik bedarf gegenseitiger Wertschätzung und gegenseitigen Vertrauens.

4 Die Etablierung einer regelmäßigen Dialogkultur sollte Basis jeder Kooperation zwischen Initiativen und kommunalen Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik sein. Ein Beispiel dafür wären ressortübergreifende Runde Tische, die Initiativen und Verwaltungen zusammenbringen.

5 Experimentierräume müssen Bestandteil eines städtischen Leitbildes sein.

6 Sozio-kulturelle Aktivitäten müssen gefördert werden. Dafür braucht es mehr zeitliche und personelle Ressourcen (sowie entsprechende Kompetenzen) in den zuständigen Ämtern der Verwaltungen.

7 Akteur*innen, die einen sozialen und kulturellen Mehrwert für Nachbarschaft und Stadtgesellschaft leisten, muss der gleiche Stellenwert zugeschrieben werden, wie wirtschaftlichen Akteur*innen.

8 Es braucht politischen Willen und einen klaren Auftrag an die Verwaltung, sozio-kulturelle Aktivitäten zu fördern und Instrumente für mehr Rechtssicherheit zu entwickeln.

9 Eine Kultur der Ermöglichung ist in Bezug auf unkonventionelle Anfragen bei der kreativen Nutzung von (Frei-)Räumen wichtig.

10 Bei Eigentumsverhältnissen muss mehr Transparenz gewährleistet werden. Das Grundbuch muss für die Öffentlichkeit niedrigschwellig zugänglich sein.

Die **Verfasser*innen** des Papiers sind verschiedene stadtgestaltende Initiativen, sowie Vertreter*innen aus Wissenschaft, Forschung und verschiedenen politischen Institutionen.

Die **Unterzeichner*innen** sind potenziell alle stadtgestaltenden Initiativen in Deutschland und alle diejenigen, die sich und ihre Werte im Papier wiederfinden.
Weitere Informationen unter www.urbane-liga.de

Freiwilliges Engagement ist grundsätzlich zu unterstützen! Solange dieses die demokratische Grundordnung nicht gefährdet und ihm keine rassistischen oder anderweitig diskriminierenden Wertvorstellungen zugrunde liegen.



Foto: Klaus Selle

TRANSFORMATION DER INNENSTÄDTE: WER? MIT WEM? UND: WIE?

Marion Klemme im Gespräch mit Klaus Selle über
Innenstadtentwicklung als Governance-Prozess

Prof. Dr. Klaus Selle

ist – nach Tätigkeiten als Hochschullehrer in Hannover und Aachen –
nun mit NetzwerkStadt GmbH in Forschung und Praxis tätig.
<https://netzwerk-stadt.eu>; info@netzwerk-stadt.eu

Marion Klemme: Wenn von der Transformation der Innenstädte die Rede ist, so fällt regelmäßig der Begriff „gemeinschaftlich“: So soll die Zukunft der Innenstädte verhandelt und gestaltet werden. Aber was kann das heißen?

Klaus Selle: Manchmal klingt das tatsächlich wie eine Art Beschwörungsformel. Und ein wenig nach „Friede, Freude, Eierkuchen“, nach Harmonie, wo es doch um harte Konflikte zu gehen scheint. Lässt man aber solche normativen und etwas rosarot gefärbten Vorstellungen beiseite, geht es um eine einfache Zustandsbeschreibung: Stadt entsteht und entwickelt sich durch das Handeln vieler. Das muss man zur Kenntnis nehmen, wenn man handlungsfähig werden will.

Innenstädte sind da ein Paradebeispiel. Alle, die dort Grundstücke ihr Eigen nennen, die dort Waren verkaufen, Dienstleistungen anbieten, Gewerbe betreiben, Wohnungen vermieten, gastronomische Betriebe unterhalten, Veranstaltungen durchführen, in der und für die Kultur tätig sind, historisches Erbe bewahren – und natürlich auch diejenigen, die dort wohnen, die Bildungseinrichtungen besuchen, öffentliche Einrichtungen frequentieren und, und, und ... Sie alle tragen zum Bild der Innenstädte bei, prägen ihr Nutzungsgefüge und haben nicht zuletzt Einfluss auf das gesellschaftliche Leben, das sich hier entfalten kann.

Habe ich noch jemanden vergessen? Ja, natürlich: uns alle. Die wir dort einkaufen. Oder eben auch nicht. Die wir Veranstaltungen besuchen, essen gehen, Unterhaltung suchen oder uns einfach nur in anregender Umgebung aufhalten wollen. Und selbst die Art, wie wir uns dort und dorthin bewegen, hat großen Einfluss, beispielsweise auf Gestalt und Nutzung der Straßen, Plätze und Wege.

Das ist aber nun noch keine „Gemeinschaft“, oder?

Wohl wahr. Da handeln viele für sich: nebeneinander, aneinander vorbei oder gar gegeneinander. Zugleich aber erzeugen diese Aktivitäten Wechselwirkungen und Abhängigkeiten. So beeinflusst unser Einkaufsverhalten die Situation des stationären Einzelhandels. Und die Ertragserwartungen derer, die Immobilien besitzen, bestimmen, welche Nutzungen in den Erdgeschossen möglich sind. Um nur zwei ganz offensichtliche Beispiele zu nennen.

Wer auf Strukturwandel reagieren, Transformation gestalten will, muss diese – um es abstrakt auszudrücken – Interdependenzen in den Blick nehmen. Und wird schnell erkennen, dass Einzelne allein wenig bewirken können. Es liegt also

in der Natur einer Aufgabe, die sie zu einer gemeinsamen Angelegenheit macht – und die Transformation der Innenstädte ist zweifellos eine solche. Das kann in ganz viele und verschiedene Reaktionen münden. Will man diese Vielfalt von Handlungsmöglichkeiten auf einen Begriff bringen, so spricht man von „Governance“. Was das ist, wurde in einer Bundestagsdrucksache einmal treffend so definiert: „[...] Gesamtheit der zahlreichen Wege, auf denen Individuen sowie öffentliche und private Institutionen ihre gemeinsamen Angelegenheiten regeln“ (Anm. d. Red.: zitiert aus Drucksache 14/9200: 415).

Eine so verstandene Governance-Perspektive macht deutlich: „Gemeinschaftlich“ bezieht sich auf eine Aufgabe, die des Zusammenwirkens vieler verschiedener Akteure bedarf. Diese Gemeinschaftsaufgabe ist also zuerst Herausforderung, nicht die Lösung. Wie dann Bezüge zwischen verschiedensten Akteuren gestaltet, auf welchen Wegen die gemeinsamen Angelegenheiten geregelt werden, ist in Theorie und Praxis ein offener Prozess. Dieser wird durchaus nicht immer mit gutem Ausgang bewältigt.

Einschlägigen Papieren ist zu entnehmen, dass Innenstadtentwicklung eine zentrale kommunale Gestaltungsaufgabe sei. Lässt sich das mit solchen Überlegungen vereinbaren?



Foto: Klaus Selle

Ja, unbedingt. Zunächst ist der Strukturwandel der Innenstädte unbestritten eine große Aufgabe, die nicht umsonst hohe politische und stadtgesellschaftliche Aufmerksamkeit genießt.

Aber eine unmittelbare Konsequenz aus dem bisher Gesagten besteht auch darin, dass nicht die Kommunen an der Transformation der Innenstädte mitwirken, sondern viele öffentliche Dienststellen, Betriebe, Organisationen. Wer beispielsweise schon einmal einen zentralen öffentlichen Platz umgestalten wollte, weiß, wovon die Rede ist: Von der Polizei über das Ordnungs-, Tiefbau-, Freiflächen-, Kultur- und Planungsamt bis zu den Verkehrsbetrieben, der Wirtschaftsförderung und anderen müssen viele öffentliche Akteure eingebunden werden. Governance beginnt für die Kommunen also im eigenen Hause. Es gilt, wie wir das auch aus der Stadtentwicklung insgesamt kennen, integriert zu denken und zu handeln. Dazu müssen sowohl die internen Querschnittsbezüge gestärkt als auch Verknüpfungen nach außen gestaltet werden.

Wenn aber viele – öffentliche wie private – Akteure mitwirken und eingebunden werden sollen: Wer steuert diese Prozesse?

Tatsächlich ist das Governance-Konzept mit einem Verständnis von gesellschaftlicher Entwicklung verknüpft, das die vielen bereits angesprochenen Akteure als eigenständig Handelnde begreift. Die im Übrigen auch selbst in der Lage sind, mit anderen gemeinsam aktiv zu werden. In vielen zentralen Stadtbereichen gibt es solche Zusammenschlüsse, ob nun von der lokalen Geschäftswelt oder zivilgesellschaftlichen Initiativen.

Kommunen sind also zunächst lediglich Akteure unter anderen. Sie sind zweifellos mit besonderen Handlungsmöglichkeiten ausgestattet, aber vielfach eben auch auf die Mitwirkung anderer Akteure angewiesen. Um sich deren Mitwirkung zu versichern, bedienen sich auch die öffentlichen Akteure zahlreicher Handlungs- und Steuerungsformen: von der informellen Abstimmung über Anreiz- und Förderinstrumente, rechtliche Rahmensetzungen bis hin zu formellen Kooperationen. Es gibt also weiterhin öffentliche Pläne, Programme und Steuerungsbemühungen – aber sie sind nur ein Teil des Handlungsspektrums.

Mit anderen Worten und bezogen auf die Innenstadtentwicklung: Es gibt keine zentrale öffentliche Steuerung der Innenstadtentwicklung, aber es gibt sehr wohl kommunale Steuerung in der Innenstadtentwicklung.

Wir haben es also mit sehr komplexen Prozessen zu tun. Aber lassen sich so auch konkrete Ziele erreichen?

Ja. Das zeigt die Praxis. Aber es kann auch scheitern – mal krachend, weil man bei entscheidenden Punkten keinen Konsens erzielt, mal schleichend, weil das Verständnis von der „gemeinsamen Angelegenheit“ und die Art, wie man sie angeht, verloren geht.

Es gibt viele Faktoren, die über Erfolg oder Misserfolg entscheiden. Dabei ist zweifellos ein Aspekt von besonderer Bedeutung: Public Leadership. Es muss ein öffentliches Bewusstsein von der Aufgabe entstehen und die Kommunen müssen sich klar positionieren, was ihre Ziele und ihre eigenen Beiträge betrifft.

Aber wie sollen die Kommunen den Anforderungen an Public Leadership gerecht werden, wenn sie doch – wie es vorhin hieß – nur Akteure unter anderen sind?

Die Frage führt geradewegs zu einem zentralen Punkt, der sich mit der Governance-Perspektive ändert: Wenn es kein steuerndes Zentrum gibt, das über ausreichend Macht verfügt, allein und ohne die Ressourcen anderer eine Aufgabe zu bewältigen, wie kommt dann Gestaltungsmacht zustande, wie entsteht Handlungsfähigkeit? In dieser Frage steckt schon die Antwort: Bei vielen Aufgaben der Stadtentwicklung ist Macht im Sinne von Handlungsfähigkeit nicht a priori gegeben. Sie muss vielmehr hergestellt werden. Das geschieht im Prozess. Und dabei können Kommunen eine wichtige Rolle spielen.

Abstrakt hat das die deutsche Philosophin Hannah Arendt beschrieben, schon lange, bevor es den Governance-Begriff gab. Sie wies darauf hin, dass Macht der menschlichen Fähigkeit entspreche, sich mit anderen zusammenzuschließen und im Einvernehmen mit ihnen zu handeln. Zur Aktivierung dieser Macht sei ein Zwischenraum notwendig, der nur im Miteinander-Handeln und Miteinander-Sprechen zustande komme.

Mit anderen Worten: Aus Kommunikation und Kooperation entsteht Gestaltungsmacht. Für die Stadtentwicklung heißt das: Hier liegt ein zentrales Handlungsfeld öffentlicher Akteure. Es gilt, Verbindungen zwischen ansonsten getrennt und nach unterschiedlichen „Logiken“ handelnden Akteuren herzustellen, Blockaden zu lösen, mobilisierbare Kräfte zu identifizieren und zu fördern, Formen der Interaktion und

Kooperation von Akteuren zu erproben und vor allem Lernprozesse anzuregen und voranzutreiben.

Welche Rolle können intermediäre Akteure in diesem Zusammenhang spielen? Bleibt es dabei, dass sie allenfalls zwischen den verschiedenen Sphären vermitteln können, im Sinne einer Moderationsfunktion? Oder haben sie das Potenzial, neue Akteurskonstellationen zu konfigurieren, die bestenfalls zu konstruktiven Kooperationen und neuen Ko-produktionen führen?

In der Tat sind es oft speziell für die Innenstadtentwicklung eingesetzte intermediäre Organisationen, die diese Aufgaben übernehmen. Sie operieren mit „geliehener Macht“, sind also so stark oder schwach, wie es die für die Bewältigung der Aufgabe gewichtigen Akteure zulassen. Insofern können sie grundsätzlich alle beschriebenen Funktionen einnehmen – von der Kommunikations- und Netzwerkarbeit bis zum Gestalten projektbezogener Kooperationen.

Und um wieder auf die Kommunen zurückzukommen: Sie sind natürlich einer dieser gewichtigen Akteure. Die Praxis zeigt allerdings, dass sie diese Rolle nicht wirklich überzeugend ausfüllen, zum Beispiel wegen ungelöster interner Governance-Probleme.

Auch wenn jede Innenstadt ihr eigenes Governance-Konstrukt hat und ihr eigenes Profil finden muss, so ist die grundlegende Konfiguration zukünftiger Innenstädte mit Blick auf die aktuelle Debatte mehr oder weniger unstrittig: Nutzungsmischung, Funktionsvielfalt und die zu steigernden Aufenthaltsqualitäten öffentlicher Räume sind Schlüsselbegriffe, die oft fallen und auch die aktuelle Förderkulisse prägen. Damit rückt der Bestand ins Blickfeld und mit ihm auch die Bestandshalter: Eigentümerinnen und Eigentümer von Grund und Boden sowie von Immobilien. Doch sie haben ihre eigenen Verwertungsinteressen und Renditeerwartungen an ihren Standorten. Welche Chancen bestehen, diese Akteure mit ins Boot zu holen und sie bestenfalls auch für Ideen einer „gemeinwohlorientierten“ Innenstadt zu erwärmen? Eine Innenstadt, die mehr bietet als Shopping – und eben auch vermehrt Kultur, Bildung, Sport, Kunst, Handwerk und Co. in die Innenstadt zurückkehren lässt.

Diese Herausforderung stellt sich allenthalben. Aber auch da scheint inzwischen unstrittig: Weniger ertragreiche Nutzungen können nur dann wieder in vielen Innenstädten Platz finden, wenn es mindestens ökonomische Nischen gibt, die

ihnen das ermöglichen. In einem Papier des Städtetags ist in diesem Zusammenhang von „immobilienwirtschaftlicher Elastizität“ die Rede. Gemeint ist damit die Bereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer, zumindest temporär oder auf Einzelstandorte bezogen geringere Mieteinnahmen zu erwirtschaften. Das funktioniert aber nur dann, wenn sie sich der Stadt und dem Standort verbunden fühlen – was bekanntermaßen nicht immer der Fall ist. Und: Wenn sie nicht allein bleiben, sondern mehrere gemeinsam handeln, um so einen ausreichend starken Impuls zu geben.

Allerdings muss man an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass in vielen Stadtzentren – vor allem bei Mittel- und Kleinstädten sowie in Stadtteilen – die Nachfrage nach Flächen so eingebrochen ist, dass man froh sein kann, wenn es überhaupt noch Nutzungsinteressierte gibt. Was dann den Blick auf die Frage richtet, wie sich verhindern lässt, dass Erdgeschossnutzungen „verramscht“ werden und für die Innenstadtentwicklung wenig dienliche Nutzungen dort Einzug halten, die den Trading-down-Prozess noch weiter befördern.



Foto: Klaus Selle

Trading-down-Effekte sind nicht erst seit der Coronapandemie zu beobachten. Der Strukturwandel, die Krise des stationären Einzelhandels, hat auch vor der Pandemie bereits seine Spuren hinterlassen. Und so wurden in zahlreichen Kommunen in den vergangenen Jahren bereits Masterpläne, Entwicklungskonzepte oder Ähnliches für die zukünftige Innenstadtentwicklung auf den Weg gebracht. Mit Blick in die Zukunft: Was wird aus dem Werkzeugkasten der Instrumente gebraucht – Strategien, Konzepte, Masterpläne?

Die Verständigung über die Innenstadt als „gemeinsame Angelegenheit“ tut not. Sie ist zentrale Voraussetzung für alles Weitere.

Aber auch hier: Bitte nicht nur auf Innenstädte schauen. Sondern auch auf Nebenzentren, in die Stadtteile und ihre Mittelpunkte. Man muss die Frage nach den Innenstädten in den gesamtstädtischen Kontext stellen.

Ansonsten ist der Instrumentenkoffer gut gefüllt. Und wir wissen inzwischen auch, dass ein Plan allein noch keine Wirklichkeit verändert – aber der Prozess der Erstellung eine wichtige kommunikative Funktion hat und danach als Orientierungshilfe förderlich, gelegentlich sogar unverzichtbar sein kann.

Wir haben noch gar nicht über Öffentlichkeitsbeteiligung gesprochen. Da ist manchmal zu lesen, „alle“ sollen einbezogen werden. Wenn wir in die Praxis der Beteiligung und in die Welt des zivilgesellschaftlichen Engagements schauen und entsprechende wissenschaftliche Studien dazu heranziehen, so wissen wir: Es sind nie „alle“. Was ist dann also von einer solchen Forderung zu halten?

Oh ja, die führt geradewegs in Sackgassen. Vielerorts ist man zwar realistisch genug, einzusehen, dass „alle“ im Wortsinn tatsächlich nie zu erreichen sind. Also ersetzt man das Wort gern durch „möglichst viele“. Und da beginnen die Sackgassen. Denn man macht sich nun auf die Suche nach Formaten, mit denen sich „möglichst viele“ erreichen und die sich in irgendeiner Weise aktivieren lassen – um dann die „vielen hundert Zettel mit Anregungen von Ihnen“, die auf den Pinnwänden gelandet sind, oder „das unglaubliche Interesse der Stadtgesellschaft, das in den zigtausenden Klicks auf unseren Seiten zum Ausdruck kommt“ zu bejubeln.

Aber was hat man da wirklich erreicht? Ein Sammelsurium von individuellen Wünschen und Anregungen. Die reichen

von „vorhersehbar“ bis „merkwürdig“, stecken untereinander voller Widersprüche und werden der tatsächlichen Komplexität der Aufgabe in keiner Weise gerecht. Eine solche „Wünsch-Dir-was-Beteiligung“ ist, man muss es so hart sagen, im eigentlichen Sinne substanzlos.

Selbst wenn man etwas sinnvollere Fragen gestellt hat und die Menschen sich etwas mehr Zeit genommen haben, um darauf zu reagieren, bleibt ein Problem: Wie „repräsentativ“ ist das? Zu Stadtentwicklungsfragen liegen die Beteiligungsquoten in der Regel im einstelligen Prozentbereich.

Wie ernst kann man das nehmen – und was ist mit der großen Mehrheit, die sich nicht äußert?

Womit wir bei der repräsentativen Demokratie sind: Die Abgeordneten in den Parlamenten sollten ja eigentlich die Sorgen und Interessen der Menschen, die sie vertreten, gut kennen. Ist dann die Stadtbevölkerung auf diesem Wege nicht sehr viel besser – und legitimer – vertreten als durch ein inhaltlich dünnes Beteiligungsangebot? Oder anders gefragt: Delegitimiert man die parlamentarische Demokratie nicht, wenn man solchen Partizipationsresultaten einen höheren Geltungsrang einräumt?

Kurzum: Von einer so verstandenen „Beteiligung“ ist dringend abzuraten.

Vor dem Hintergrund, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer eine Schlüsselrolle im Prozess einnehmen, stellt sich ja auch die Frage, ob in diesem Kontext überhaupt klassische Beteiligungsprozesse zielführend sind – im Sinne von „Bürgerinnen und Bürger überlegen, wie ihre Innenstadt der Zukunft aussehen soll“?

Tatsächlich: Das sind sie nicht. Zumindest nicht in der Form. Zum einen aus den Gründen, die wir eben angesprochen haben. Aber in der Frage steckt noch ein anderer Aspekt: Man macht die Rechnung ohne den Wirt. Draufloswünschen, ohne zu berücksichtigen, wer das umsetzen soll und kann – oder ob es überhaupt umsetzbar ist –, kann ja Spaß machen, aber danach kommt die Frustration. Eine solche Beteiligung erzeugt nur noch mehr Verdrossenheit.

Und noch etwas: Es gibt die „Bürgerinnen und Bürger“ nicht. Oft erscheinen sie in der Berichterstattung gleichsam als homogene Masse. Aber nichts ist irreführender als das. Recht schnell zeigen entsprechend angelegte Partizipa-



Foto: Klaus Selle

tionsprozesse deutlich, wie weit die Auffassungen auseinandergehen, wie unterschiedlich die Interessen innerhalb der Bürgerschaft sind. Bei Innenstädten „klassisch“ sind beispielsweise die Interessen-Kollisionen der dort Wohnenden mit denen, die dort feiern wollen. Aber es gibt viele weitere Aspekte, bei denen man sich nicht einig ist.

Und dann gibt es ja noch Rahmenbedingungen: vom Geld angefangen über rechtliche Vorschriften bis hin zu technischen Gegebenheiten. Vieles, was man sich vorstellen könnte, ist schlicht nicht umsetzbar.

Alles das muss im Erörterungsprozess sichtbar werden: Pluralität der Interessen und Vielfalt der Rahmenbedingungen. Das geht. Aber nicht als schnelles Voting. Da braucht es intensive Arbeitsprozesse. Wir schalten zum Beispiel in Werkstattverfahren „Realitätschecks“ ein. Dort, wo tatsächlich immobilienwirtschaftliche Fragen von zentraler Bedeutung sind, werden auch häufig „Stresstests“ durchgeführt, um das Machbare auszuloten.

Und wie funktionieren diese Realitäts- oder Stresstests? Wer testet da was?

In einem Fall haben wir zum Beispiel vor Beginn einer mehrphasigen Werkstatt mit Bewohnerinnen und Bewohnern in gemeinsamen Gesprächen mit der lokalen Geschäftswelt und der Politik den Korridor besprochen, in dem wir nach Lösungen suchen sollten. Nach zwei Arbeitssitzungen der Werkstatt fragten wir dann in ähnlicher Runde: „Tragt ihr die sich nun abzeichnenden Lösungen mit? Können wir in der Richtung weiterarbeiten?“. Da ging es sowohl um Fragen der Finanzierbarkeit als auch um technische Aspekte.

Bei immobilienwirtschaftlichen Stresstests, die beispielsweise in Rahmenplanprozessen zwischengeschaltet werden, äußern sich unabhängige Fachleute zur immobilienwirtschaftlichen Machbarkeit der ins Auge gefassten Lösungswege. Gegebenenfalls aber weisen sie auch aus ökonomischer Sicht auf bislang noch nicht gedachte Optionen hin.

Das verweist auch schon auf einen Aspekt, der in diesem Zusammenhang von Bedeutung ist: Zukunftsprozesse bekommen ihre Würze ja dadurch, dass man über neue Wege nachdenkt, bislang nicht Gewohntes erprobt, Experimente wagt.

Aber wie kommen solche Innovationen in die kommunikativen Prozesse?

Eher nicht durch „Wunschabfragen“. Denn Wünsche beziehen sich in der Regel auf etwas, das man schon kennt. Ich will nur ein Beispiel nennen: Dass City-Logistik neu gedacht werden muss, scheint unstrittig. Aber wer kommt auf die Idee, entwickelt Konzepte, um zum Beispiel Mikrodepots für die An- und Auslieferung sowie Entsorgung gleichermaßen zu nutzen – und zugleich so etwas wie soziale Treffpunkte neuer Art entstehen zu lassen?

Solche Ideen entstehen eher nicht in traditionellen Beteiligungsformaten und es gehört zu ihrem Wesen, dass sie zunächst „spinnert“ erscheinen und nicht schon auf breite Zustimmung stoßen. Da braucht es kreative Initiativen und Unternehmen, die so etwas nicht nur ersinnen, sondern in die Tat umsetzen.

Wenn man es nun den treibenden Kräften und kreativen Geistern überlässt, geeignete Ideen zu entwickeln, besteht dann nicht die Gefahr, dass sich einzelne städtische Eliten produzieren, was wiederum andere ausgrenzt? Schaffen wir Nischen für Akteure, die letztendlich auch nur für ihre eigene Nische neue Entwürfe produzieren – im Sinne vom Arbeiten aus der Blase für die eigene Blase?

Bevor ich direkt auf die Frage eingehe, will ich einen kleinen Umweg einschlagen: Wir müssen uns klarmachen, dass die zentralen Einkaufsbereiche vor allem wirtschaftlich prosperierender Städte vielfach bereits recht exklusive Zonen sind. Besonders deutlich wurde uns das, als wir bei Fragen nach der Nutzung der Innenstadt die Gegenfrage gestellt bekamen: „Was soll ich da?“. Die Menschen, die das äußerten, lebten eher am Rande der Städte in zum Teil auch ökonomisch schwierigen Lebenslagen. Die Innenstadt erschien ihnen sozial – und teilweise auch räumlich – weit entfernt. Die Milieus, in denen sie sich bewegten, hatten und haben ihre eigenen Räume.

So, vom Rande her betrachtet, wird deutlich, wie fatal es wäre, wenn diese Exklusivität und die mit ihr einhergehende sozialräumliche Segregation weiter steigen würde. Das wäre

sicher die Folge, wenn nur in bestimmten „Blasen“ über die Innenstadt nachgedacht wird. Zugleich aber wird deutlich, wie schwierig es ist, partizipative Prozesse so zu gestalten, dass sich auch jene Gruppen, die ohnehin geringe Bezüge zu diesem Teil der Stadt haben, angesprochen fühlen. Und nicht zuletzt verweist es darauf, dass die Innenstadtfrage eine gesamtstädtische ist.

Jetzt haben wir über Fehlentwicklungen und mögliche Sackgassen gesprochen, die in Sachen Öffentlichkeitsbeteiligung zu vermeiden sind. Aber was folgt daraus? Kann man es „besser“ machen?

Anfangs haben wir über Governance gesprochen. Im Sinne einer Zustandsbeschreibung von Bemühungen um gemeinsame Angelegenheiten. Dabei darf nicht aus den Augen geraten, dass Governance auch eine normative Seite haben muss: Zu ungleich sind die potenziellen Kooperanden, zu selektiv sind die Prozesse, als dass man ihre Entwicklung in der Praxis sich selbst überlassen kann. Der Ausgleich von Asymmetrien und das Eröffnen von Möglichkeiten der Mitgestaltung für die, die gemeinhin wenig Einfluss haben, gehören also zwingend ins Pflichtenheft. Auch hier kommt den kommunalen Akteuren, die ja in ihrem Handeln dem Gemeinwohl verpflichtet sein müssen, eine besondere Rolle zu. Sie sind – oder sollten es doch sein – Hüter eines fairen Verfahrens, das die Vielfalt und Verschiedenheit angemessen würdigt.

Und ja: Natürlich ist Öffentlichkeitsbeteiligung in diesem Zusammenhang enorm wichtig. Aber man muss sie ernst meinen und nehmen. Dazu vier abschließende Thesen:

Erstens: Mit dem oberflächlichen Abfragen von Wünschen und dem Einsammeln möglichst vieler Klicks und Kommentare wird man dem Anspruch an eine Beteiligung, die ihren Namen verdient, nicht gerecht. Quantität ist kein Qualitätsnachweis. „Alle“ Bürgerinnen und Bürger lassen sich nicht einbeziehen, aber alle Gesichtspunkte sehr wohl.

Zweitens: Gefragt ist Intensität, nicht Oberflächlichkeit. Es braucht die Bereitschaft zum Zuhören und Mitdenken. Das gilt für die Auseinandersetzung mit dem Ort ebenso wie für die Suche nach Wegen der Veränderung. An Methoden herrscht kein Mangel.

Drittens: Methoden dürfen kein Selbstzweck sein. Formatfeuerwerke sind nicht hilfreich. Und um die handelt es sich immer dann, wenn keine Fragen im Zentrum stehen, deren Beantwortung für den weiteren Prozess von Bedeutung ist.

Und, zweite zentrale Voraussetzung: Der tatsächliche Gestaltungsspielraum ist in aller Deutlichkeit zu vermitteln.

Viertens: Innenstadtentwicklung ist keine Sache, die partizipationswillige Kreise der Bürgerschaft und Dienststellen der Verwaltung allein unter sich ausmachen könnten. Sie ist, um das Stichwort noch einmal aufzurufen, eine Gemeinschaftsaufgabe. Alle, die an der Bewältigung der Aufgabe mitwirken könnten, müssen frühzeitig einbezogen werden. In der Regel geschieht das in zahlreichen parallelen Kommunikations- und Abstimmungsformen. Das ist auch nicht zu

vermeiden. Aber anzustreben ist, dass über alles die größtmögliche Transparenz hergestellt wird. Zugleich müssen immer Möglichkeiten gesucht werden, diese Pluralität von Zugängen und Potenzialen in entsprechenden Formen für alle sichtbar zu machen. So kann aus den gemeinsamen Erörterungen auch die Idee von der Innenstadtentwicklung als gemeinsame Angelegenheit entstehen.

Vielen Dank für das Gespräch!



Foto: Klaus Selle



ERFOLGREICH GEGEN LEERSTAND IN WITTLICH

Gemeinschaftsinitiative alwin belebt Innenstadt



Foto: Rainer Wener

Um die Innenstadt in Wittlich stand es vor einigen Jahren nicht besonders gut: Immer mehr Gebäude standen leer, die Straßen verödeten, der Einzelhandel litt erheblich. Nur noch wenige der rund 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner zog es regelmäßig ins Zentrum. Eine Initiative von verschiedenen Akteuren der Stadt brachte neues Leben in die Innenstadt.

Rainer Wener

ist Leiter des Fachbereichs Wirtschaftsförderung bei der Stadtverwaltung Wittlich sowie Mitautor des für die Stadt Wittlich erarbeiteten Innenstadtentwicklungskonzeptes.

rainer.wener@stadt.wittlich.de

Leerstände und Funktionsverlust in der Innenstadt – dieses Szenario macht sich mittlerweile in sehr vielen Städten breit. Auch das Mittelzentrum Wittlich, eine Stadt mit 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, ist davon betroffen. Die Stadt liegt landschaftlich eingebettet zwischen Mosel und Eifel sowie zwischen den Oberzentren Trier und Koblenz. Trotz der Nähe zur Natur ist die Stadt wirtschaftlich geprägt und bietet über 21.000 Arbeitsplätze. Da die Zahl der Menschen, die sich in Wittlich wohnen möchten, stetig steigt, sollten sich

die Probleme des Einzelhandels eigentlich von selbst erledigen – eigentlich! Bevor sich der großflächige Einzelhandel und die Onlineangebote des Internets durchsetzten, war in Wittlich noch alles beim Besten: Bis Anfang der 1990er-Jahre blühte der Einzelhandel mit überwiegend inhabergeführten Geschäften. Doch dann mussten alteingesessene Geschäfte plötzlich aufgeben, die Nachfolge war nicht geregelt, die Fluktuation in den Geschäftsflächen nahm zu, die Qualität der Angebote in der Altstadt hingegen ab.

Zeit für ein neues Projekt

Angesichts dieser Lage musste die Stadt neue Wege beschreiten und individuelle Lösungen für das Zentrum finden. Mit einem selbst erarbeiteten integrierten Innenstadtentwicklungskonzept begann ein Prozess, der die Probleme des Funktionsverlusts in der Altstadt bekämpft. Zunächst flossen über das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadtzentren“ attraktive Zuschüsse zur Sanierung der Bestandsgebäude an die Eigentümerinnen und Eigentümer. Das führte dazu, dass viele leerstehende Wohnungen in den Obergeschossen der Fußgängerzone sowie in deren unmittelbarer Peripherie in moderne und marktgängige Wohnungen umgewandelt wurden. Die Einwohnerzahl der Altstadt verdoppelte sich dadurch innerhalb von zehn Jahren.

Daraufhin ging es darum, die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen zu verbessern. Unter anderem integrierte die Stadt die Lieser – einen Fluss zweiter Ordnung, der mitten durch die Altstadt läuft. Statt hoher Mauern finden sich rund um den Flusslauf nun Stufen, die zum Verweilen einladen. Plätze wurden neu gestaltet, möbliert und mit kostenlosem WLAN ausgestattet.

Im nächsten Schritt widmete sich die Stadt speziell dem Einzelhandel. Zwar gab es bereits ein Leerflächenkataster, die Vermittlung zwischen Eigentümerin oder Eigentümer und Ladeninteressentin oder -interessent ließ sich jedoch hinsichtlich der Kommunikation zwischen den Akteuren als ausbaufähig bewerten. Viele der Eigentümerinnen und Eigentümer pochten zunächst auf die hohen Mieten, die gezahlt wurden, als der Einzelhandel noch blühte. Für einzelne Interessierte war die Verhandlungsposition schwierig. Daher waren viele Gespräche zwischen den Eigentümerinnen und Eigentümern und der Stadtverwaltung notwendig, um die Gesamtsituation und die Stadtentwicklungsplanung zu erläutern. Die Ladenmieten können nur dann stabilisiert werden, wenn sich der Einzelhandel langfristig in der Innenstadt etablieren kann.

Darüber hinaus war das Ziel, besonders innovative und nachhaltige Geschäfte aus den Bereichen Handel, Handwerk, Kreativwirtschaft und Gastronomie in die Altstadt zu locken. Geschäfte, die diese Anforderungen nicht erfüllen, können sich selbstverständlich in der Innenstadt ansiedeln. Das Projekt fördert sie aber nicht weiter.

Was ist alwin?

alwin (aktives Leerstandsmanagement Wittlicher Innenstadt) ist eine Gemeinschaftsinitiative, die die innerstädtischen Leerstände reduzieren und Neuansiedlungen nachhaltiger, innovativer Geschäfte aus den Bereichen Handel, Handwerk, Kreativwirtschaft und Gastronomie in der Altstadt Wittlichs fördern soll. Beispielhaft hierfür stehen Konzepte für Läden, die verschiedene Branchen miteinander verbinden, nachhaltige Materialien im Umbau und Verkauf

verwenden oder solche von besonderer Qualität. Letzteres basiert auf den Erfahrungen der Projektverantwortlichen, dass sich hochwertige Angebote im stationären Handel deutlich besser halten als Sortiment im Niedrigpreisniveau. Hier ist der Informationsbedarf bezüglich Optik und Haptik bei den Kunden in der Regel höher. Daher liegt die besondere Aufmerksamkeit bei der Suche nach Interessentinnen und Interessenten auf entsprechend höherwertigen Angeboten.



Quelle: Stadt Wittlich

Auch den Onlinehandel und den stationären Handel sollen Geschäfte in Wittlichs Innenstadt künftig intelligent miteinander verknüpfen. An Ideen dazu arbeitet die Initiative noch.

Hintergrund des Projekts sind die – seit Etablierung des Onlinehandels und den Entwicklungen des großflächigen Handels in der städtischen Peripherie – geringen Anreize für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer, innerstädtische Ladenflächen zu belegen. Ein Bausteinsystem soll die Interessentinnen und Interessenten unterstützen und dadurch in ihrer Motivation zur Ansiedlung bestärken. alwin startete am 4. Oktober 2016 und wurde über die Homepage der Stadt Wittlich, über Facebook (facebook.com/startalwin) sowie in Presseberichten beworben. Zusätzlich entstand in der Innenstadt in einem vorhandenen Leerstand ein Info-Studio. Hier können sich potenzielle Nutzerinnen und Nutzer, Eigentümerinnen und Eigentümer oder interessierte Personen direkt an die Projektleitung wenden.

Die Idee zum Projekt entstand im November 2015 auf einer der Sitzungen des Stadtmarketing-Wittlich e. V. Einige Mitglieder wünschten sich, beim Thema Leerstände einen besseren Einblick zu erhalten. Die Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung Wittlich organisierte ein Treffen mit interessierten Mitgliedern. Daraus entwickelte sich ein regelmäßiger Termin. Es fanden zunächst gemeinsame Treffen in etwa 6-Wochen-Abständen statt. Die Kommunikation stärkte den Informationsaustausch untereinander bezogen auf die Leerstandssituation und -entwicklung. Die Gruppe gab sich den Namen „Leerstandslotsen“, in Anlehnung an das Konzept der Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz.

Schnell wurde allen beteiligten Akteuren klar, dass der Informationsaustausch der Gruppe nicht ausreichte. Die Stadtverwaltung begann mit den Überlegungen für ein konkretes Projekt. Das kam der Idee der Wirtschaftsförderung entgegen, das Leerstandsmanagement zu überarbeiten und strategischer aufzustellen. In den Gesprächen der Leerstandslotsen kristallisierte sich die Idee heraus, ein Projekt

zu erarbeiten, das zusätzliche Geschäfte in die Innenstadt bringen sollte.

Eines der primären Ziele war, mehrere Leerstände in ein Projekt aufzunehmen, um einen Effekt in der gesamten Innenstadt zu erzeugen. Die Leerstandslotsen starteten Einzelgespräche mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zu ihren konkreten Vorstellungen. Vermieterinnen und Vermieter von fünf Flächen erklärten sich dazu bereit, ihre Immobilien zu besonderen Konditionen zur Verfügung zu stellen. Die Vereinigte Volksbank Raiffeisenbank und die Sparkasse Mittelmosel – Eifel Mosel Hunsrück unterstützten das Vorhaben.

Die IHK Trier half mit einer Analyse über Leerstände (vgl. IHK Trier 2016), mit der sich die Leerstandssituation von Wittlich besser in die Gesamtsituation von Rheinland-Pfalz einordnen ließ. Im Ergebnis heißt es: „Aufgrund der unterschiedlichen Größen und Rahmenbedingungen der untersuchten Städte lässt sich kein Allheilmittel zur Bekämpfung der Leerstände nennen. Die Grundlage eines jeden Maßnahmenpakets sollte jedoch ein gezieltes Leerstandsmanagement sein, um die Zusammenarbeit der betroffenen Akteure zu vereinfachen und ein systematisches Leerstandsmonitoring zu gewährleisten. Die konkreten Maßnahmen sind dann individuell an die Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Jedoch gilt ortsübergreifend: Es ist wichtig, aktiv zu werden – packen wir es an!“



Foto: Stadt Wittlich

Eine offizielle Pressekonferenz diente als öffentlichkeitswirksame Kick-off-Veranstaltung

Gemeinsam mit einer Wittlicher Werbeagentur entwickelte die Stadt ein Logo, das Layout und den Slogan „alwin beflügelt Ideen in Wittlich“, um das Interesse der Bürgerinnen und Bürger sowie potenzieller Ladennutzerinnen und -nutzer zu wecken. Es wurden Stelen mit Sitzgelegenheiten in der Innenstadt aufgestellt, um auf die Initiative und die jeweilige Nutzung der temporär genutzten Ladenflächen hinzuweisen.

Ergänzend hierzu entstand ein Imagefilm (vgl. YouTube 2017). Viele Presseberichte über das neue Innenstadtprojekt in regionalen Zeitungen, ein mehrseitiger Bericht im Wirtschaftsmagazin brand eins im Juli 2017 (vgl. Goldman 2017) sowie ein Live-Podcast des Deutschlandfunks in-

em Pop-up-Store (vgl. Deutschlandfunk 2018) führten zu erhöhter Aufmerksamkeit und weckten das Interesse vieler potenzieller Ladennutzerinnen und -nutzer.

Der Fachbereich „Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing“ der Stadtverwaltung Wittlich hat das Projekt alwin initiiert und federführend umgesetzt. Auch die Öffentlichkeitsarbeit und die Vernetzung der Akteure erfolgte durch den Fachbereich, der beim operativen Geschäft von den Leerstandslotsen unterstützt wird. Weitere Partner der Gemeinschaftsinitiative sind die Sparkasse Mittelmosel – Eifel Mosel Hunsrück, die Vereinigte Volksbank Raiffeisenbank, die IHK Trier, die Handwerkskammer Trier, der Wirtschaftskreis Bernkastel-Wittlich e. V. und der Verein Stadtmarketing-Wittlich e. V.

Die Bausteine von alwin

Die Initiative entwickelte verschiedene nutzerorientierte Bausteine:

alwin direkt

Die meisten der zu Beginn des Projekts verfügbaren Leerstände waren in einem weitestgehend ordentlichen Zustand und ließen sich bei Interesse sehr schnell beziehen. Um diese Flächen für Ansiedlungswillige attraktiver zu machen, konnten im Vorfeld günstige Konditionen mit den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern ausgehandelt werden. Die Mediation übernahm die Stadtverwaltung. So konnte beispielsweise der Pizza-Abhol- und Lieferservice Giovanni's Pizza in der Fußgängerzone etabliert werden. Mit einer eigens entwickelten App kann man sich Pizza nach Belieben zusammenstellen, online bezahlen und sogar online Trinkgeld geben. Die exakte Wartezeit wird bei der Bestellung angezeigt.

alwin genial

Von diesem Baustein sind insbesondere Ladenflächen betroffen, die eine gründliche Sanierung benötigen und auf Anhieb nur eingeschränkt marktgängig sind. Hier lassen sich besonders günstige Staffelmieten vereinbaren. So konnten einige handwerklich begabte Interessentinnen und Interessenten ihren neuen Laden mit eigener Kraft auf Vordermann bringen. Im Gegenzug mussten sie im ersten halben Jahr lediglich die Nebenkosten tragen, im zweiten Halbjahr die halbe und erst daran anschließend die volle Miete zahlen. Das führte in fast allen Fällen dazu, dass sich

die neuen Angebote in der Innenstadt etablieren konnten, ohne dass hohe Mieten zu einer schnellen Aufgabe des Geschäfts führten.

alwin pop-up

Immer wieder kamen junge Menschen auf die Stadtverwaltung zu, die selbst hergestellte Produkte am Markt testen wollten. Modedesign-Studentinnen wollten selbst kreierte Ledertaschen anbieten, kreative junge Handwerker Stehlampen aus im Wald gesammeltem Totholz. Allerdings waren



Foto: Stadt Wittlich

Die „Genussecke“ bietet hochwertige Gewürze, vielfältige Spirituosen zum Selbstabfüllen sowie regionale Weine. Sie war einer der ersten alwin-genial-Läden in Wittlich

sie nicht bereit, einen langfristigen Mietvertrag für eine Geschäftsfläche abzuschließen.

Der Eigentümer eines trotz guter Lage seit längerem leerstehenden Geschäfts erklärte sich bereit, gemeinsam mit der Stadtverwaltung Wittlich ein Experiment zu wagen. Er vermietete das Geschäft mit einer Gesamtgröße von etwa 100 m² pauschal für 75 € in der Woche als Pop-up-Laden. Die Mietzeit wurde auf bis zu 12 Wochen beschränkt.

Den Start übernahm das familiengeführte und überregional bekannte Mode- und Einkaufszentrum Bungert. Es präsentierte aus seinem großen Portfolio in einem kleinen Laden exemplarisch, was es speziell für Männer im Angebot hat. Den Ausbau des Stores übernahm Bungert mit seinen angestellten Ladenbauern und Azubis, die in einem firmeninternen Projekt eine Ladenausstattung im Industrial Style schufen. Diese stand im Anschluss auch den nachfolgenden Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung.

Nachdem fünf verschiedene Formate den Pop-up-Store belegt hatten, hatte das Geschäft so viel Aufmerksamkeit erregt, dass sich ein langfristiger Mieter für die Fläche fand – übrigens mittels alwin genial. Aufgrund weiterer Nachfragen ließ sich so ein Nachfolge-Shop finden, der anschließend ebenfalls vermittelt wurde.

alwin experte

Viele Freiwillige meldeten sich, um neue Geschäftsinhaberinnen und -inhaber bei der Umsetzung ihrer Ideen zu begleiten. Banken unterstützen beim Businessplan, ortsansässige Einzelhändler teilen ihre Erfahrungen und helfen dabei, die passende Immobilie für die jeweilige Idee zu finden. alwin experte kann separat oder additiv in Anspruch genommen werden. Die Gespräche fanden meist zwischen den neu angesiedelten Unternehmen und den Fachleuten statt, so dass die Stadtverwaltung selbst hier beispielsweise nicht direkt eingebunden war.

Genussmarkt

Um die Frequenz in der Innenstadt am Samstag zu steigern, wurde ein neuer Versuchsballon gestartet: der Genussmarkt. Dieser findet von April bis Oktober auf dem Marktplatz statt und bietet hochwertige und regionale Produkte zum Genießen. Die Kundinnen und Kunden haben dabei die Möglichkeit, das Angebot vor dem Kauf zu probieren. Neben der reinen Belebung der Fußgängerzone soll der Genussmarkt qualitätsbewusste Kundinnen und Kunden als Zielgruppe in die Innenstadt locken, um auf das Angebot der alwin-Läden aufmerksam zu machen.



Foto: Stadt Wittlich

Der einheimische Künstler Ralf Pauly von „Casa Do Mundo Möbel Kunst Lifestyle“ nutzte den Pop-up-Store, um seine Werke und Upcycling-Produkte zu präsentieren. Das Besondere: Besucherinnen und Besucher konnten ihm – bei schönem Wetter auch draußen – bei seiner Kunst über die Schulter schauen

Fazit

Handel ist Wandel und ein Ende nicht in Sicht. Geschäftsaufgaben, Fluktuation und Insolvenzen werden uns wohl immer begleiten. Daher ist das Leerflächenmanagement eine ständige Aufgabe. Die kontinuierliche Beobachtung und Weiterentwicklung des Projekts ist unabdingbar.

Als das alwin-Projekt im Oktober 2016 startete, verzeichnete die Stadt Wittlich bei insgesamt 225 Ladenflächen 29 Leerstände, was einer Quote von knapp 13 % entsprach. Bis heute wurden rund 100 Bewerbungen bei der Stadtverwaltung



Foto: Stadt Wittlich

Neue Stelen mit Sitzmöglichkeiten befinden sich überall in der Stadt und informieren über Märkte und sonstige Veranstaltungen in der Innenstadt

Wittlich eingereicht. Über die Bausteine genial und direkt wurden neun Gewerbeflächen vermittelt, von denen sich die meisten bis heute in der Innenstadt etabliert haben. Das Pop-up-Konzept wurde in zwei verschiedenen Läden insgesamt elf Mal in Anspruch genommen.

Im Februar 2022 standen in der Innenstadt von Wittlich 15 Läden leer. Davon befanden sich vier Flächen für eine neue Besetzung im Umbau, vier weitere Läden nach dem Hochwasser 2021, bei dem Teile der Innenstadt überschwemmt wurden, noch in der Sanierung. Dem Markt standen zu diesem Zeitpunkt noch sieben Läden zur Verfügung, was einer Leerstandsquote von 3 % entsprach. Das Projekt leistet demnach einen wertvollen und spürbaren Beitrag zur Belebung der Innenstadt.

alwin kann nicht alle Probleme lösen, denn ohne Kundenfrequenz können auch die besten Geschäfte nicht überleben. Daher hat sich die Stadt Wittlich erneut auf den Weg gemacht, um neue und ergänzende Lösungen zu finden. Der zentrale Versorgungsbereich im Kern der Altstadt sollte idealerweise eine hohe Nutzungsvielfalt haben. Auch eine Umnutzung für Wohnen oder Dienstleistungen wäre im Zweifel möglich, wird aber nicht priorisiert.

Ein Mobilitätskonzept soll dazu beitragen, optimale Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu finden und die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern. Die Pläne dazu befinden sich noch am Anfang. Geplant sind aber mehrere Veranstaltungen für die Bevölkerung, zum Beispiel auch mit der externen Beratungsfirma.

Der bislang nicht unbedingt prioritär behandelte Tourismus rückt nun ebenfalls in den Fokus. Neben den schon vorhandenen Rad- und Wanderwegen sollen neue Hotspots entstehen, um das touristische Potenzial auszuschöpfen. Gerade Urlaubsgäste nehmen sich die Zeit für einen Einkaufsbummel in der Altstadt. Geplant sind demnach beispielsweise ein neues 4-Sterne-Hotel im Herzen der Stadt, ein moderner Wohnmobilstellplatz und eine Erweiterung mit sportlichen Nutzungsmöglichkeiten des Stadtparks, der sich direkt an der Altstadt und dem Parkplatz Zentrum befindet.

Die Pandemie hat dem innerstädtischen Einzelhandel sowie der Gastronomie erheblich zugesetzt, sie hat die Strukturen aber nicht zerstört. Das lässt darauf hoffen, dass alwin auch in Zukunft, wenn das öffentliche Leben ohne wesentliche Einschränkungen wieder möglich ist, einen wertvollen Beitrag zur Innenstadtbelebung leistet.

Literatur

Deutschlandfunk, 2018: Erfolgreich gegen die Verödung. Wie Bürger und Politik neues Leben in die Innenstadt bringen. Zugriff: <https://www.deutschlandfunk.de/erfolgreich-gegen-die-veroedung-wie-buerger-und-politik-100.html> [abgerufen am 07.03.2022].

Goldmann, L., 2017: Wittlich: Ihr Kaufleute, kommet! brand eins. Zugriff: <https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2017/wettbewerb/ihr-kaufleute-kommet> [abgerufen am 07.03.2022].

IHK Trier, 2016: Ein Leerstand kommt selten allein – Analyse der Leerstandssituation in der Region Trier. Zugriff: https://www.ihk-trier.de/p/Ein_Leerstand_kommt_selten_allein-13-17211.html [abgerufen am 07.03.2022].

Stadt Wittlich, 2017: Wittlich: alwin – aktives Leerstandsmanagement Wittlicher Innenstadt. Zugriff: https://unsere-stadtimpulse.de/project/wittlich_alwin_aktives_leerstandsmanagement_wittlicher_innenstadt [abgerufen am 28.02.2022].

YouTube, 2017: alwin – aktives Leerstandsmanagement Wittlicher Innenstadt. Zugriff: <https://www.youtube.com/watch?v=0h-1hn-6vKFI> [abgerufen am 07.03.2022].



Fotos: Kathrin Bach/
Isabé-Sophie Cratz

Grafik: freepik.com

MIT SOCIAL MEDIA DIE INNENSTADT STÄRKEN

Stadtmarketing in Geisenheim

Für viele ist das Shoppen per Smartphone und Tablet zur Gewohnheit geworden. Um neuen Bevölkerungsgruppen, bevorzugt jungen Menschen, das lokale Einkaufen nahezubringen, ist es wichtig, sie dort abzuholen, wo sie sich aufhalten: online. Dazu hat die Stadt Geisenheim eine digitale Marketingstrategie entwickelt und beschäftigt eine eigene Influencerin.

Isabé-Sophie Cratz

ist in Geisenheim geboren und aufgewachsen. Nach ihrer Ausbildung zur Medien- und Gestaltungstechnikerin arbeitet sie seit 2018 als Influencerin im Bereich Stadtmarketing und Tourismus der Hochschulstadt Geisenheim. isabe.cratz@geisenheim.de

Geisenheim liegt im Rheingau-Taunus-Kreis zwischen Wiesbaden und Rüdesheim. Die eingemeindeten Stadtteile inbegriffen wohnen dort knapp 12.000 Personen. Zwei weiterführende Schulen, eine berufliche Schule und eine Hochschule machen die Stadt zu einem Anlaufpunkt für junge Menschen. Einem 700 Jahre alten Lindenbaum, der zentral in der Innenstadt wächst, verdankt Geisenheim den Beinamen Lindenstadt.

Durch die Lage im Rheintal ist der Innenstadtbereich kompakt. Viele unterschiedliche Einzelhandelsgeschäfte, Lokale und Dienstleistungsbetriebe sind dort angesiedelt. Das Angebot reicht von Schuhen und Bekleidung über Dekoration und Einrichtung bis hin zu Schmuck. Dazu kommen Friseure und eine Vielzahl an Cafés und Restaurants. In Kombination mit der charmanten Altstadt schaffen diese eine ansprechende Atmosphäre und laden zum Aufenthalt in der Innenstadt ein.

Social Media im Stadtmarketing

Die Digitalisierung der Innenstadt ist in Geisenheim Chef-sache. Seit Christian Aßmann 2017 das Amt des Bürgermeisters übernommen hat, setzt er sich stark für die Nutzung digitaler Möglichkeiten zur Aufwertung der Innenstadt ein. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Vermarktung der Produkte und Angebote von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie. In Absprache mit dem Team des Stadtmarketings wurde 2018 dafür eine Influencerin auf Grundlage ihres privaten Instagram-Portfolios ausgewählt und eingestellt. Da die Bildsprache einer der wichtigsten Bestandteile für die Vermarktung in den sozialen Netzwerken ist, bekam sie ein Smartphone zur Verfügung gestellt, um qualitativ hochwertige Bilder und auf dieser Grundlage ansprechende Beiträge zu produzieren. Begonnen auf 450-Euro-Basis umfasst dies mittlerweile eine Vollzeitstelle, erweitert um die Schwerpunkte Stadtmarketing und Tourismusförderung.

Mit Social Media den lokalen Einkauf unterstützen

Zur Unterstützung der lokalen Einzelhändler und Gewerbetreibenden wurden der Instagram- und der Facebook-Account „Einkaufen in Geisenheim“ ins Leben gerufen. Ziel ist es, die lokalen Gewerbe- und Gastronomieangebote in den sozialen Netzwerken vorzustellen und somit die Bekanntheit, Beliebtheit und die Besucherfrequenz in der Innenstadt zu steigern. Die Stadtverwaltung Geisenheim zielt darauf ab, den Menschen und potenziellen Kundinnen und Kunden zu vermitteln, welchen Mehrwert das lokale Einkaufen hat. Das Flair, der Kontakt zu Menschen und die persönliche Beratung sind immer noch ein Alleinstellungsmerkmale für die lokalen Gewerbetreibenden. Geisenheim möchte

gerade die junge Generation nachhaltig und emotional mit den lokalen Anbietern verbinden, indem sie diese für das Thema sensibilisiert. Denn wer geht sonst zukünftig in den lokalen Geschäften einkaufen?

Fast jeder Geisenheimer Gewerbetreibende hat dieses Angebot der Stadt bereits einmal oder auch mehrmals in Anspruch genommen. Der Content auf „Einkaufen in Geisenheim“ stößt in der Zielgruppe auf positive Resonanz. Mittlerweile zählt der Instagram-Account knapp 1.300, der Facebook-Account knapp 800 Followerinnen und Follower.

Konkret funktioniert die Zusammenarbeit zwischen der städtischen Influencerin und den Betrieben so: Die Influencerin wählt geeignete Produkte aus, fotografiert sie und verfasst einen Beitragstext. Dabei haben die Gewerbetreibenden immer die Möglichkeit, ihre eigenen Wünsche mit einzubringen oder auf spezielle Angebote und Rabattaktionen hinzuweisen. Die Terminabstimmung erfolgt über eine digitale Liste, wodurch die Organisation erleichtert wird. Für die Gewerbetreibenden sind die Beiträge auf den Social-Media-Kanälen kostenlos. Die Bespielung beider Accounts ist durch die Verknüpfung der beiden Konten einfach und erreicht auf diese Weise unkompliziert sowohl die Facebook- als auch die Instagram-Community.

Flankierende Aktivitäten des Stadtmarketings

Parallel zu den Social-Media-Aktivitäten sind eine Marketingstrategie und eine eigene Marke namens „Lindenbummel“ gewachsen. Unter diesem Dach werden mittlerweile viele Kampagnen gestartet. Dazu gehört eine eigenständige Webseite, auf der die Gewerbetreibenden aufgelistet sind. Sie ist so aufgebaut, dass dort automatisch alle Beiträge erscheinen, die auf Instagram und Facebook veröffentlicht werden. Ein weiteres Highlight ist seit 2020 der „Einkaufen in Geisenheim“-Adventskalender, der mit Gewinnen von den lokalen Gewerbetreibenden gesponsert wird. Alle Aktionen rund um das Thema „Einkaufen in Geisenheim“ werden mit dem Lindenbummel-Logo einheitlich beworben.

Um den Gewerbetreibenden das Thema Social-Media- und Online-Vermarktung näher zu bringen, hat die Stadt diese im August 2019 zu einem kostenlosen Seminar eingeladen. Ziel war es, den Gewerbetreibenden die durchaus bestehende Befangenheit gegenüber Instagram und Co zu nehmen. Dies hat in mehrerlei Hinsicht zum Erfolg geführt. Mittlerweile verfügen einige Geisenheimer Gewerbetreibende über eigenständige Instagram-Accounts. Das spielt natürlich auch dem „Einkaufen in Geisenheim“ in die Karten, da man sich untereinander unterstützt und vernetzt.



BERLINS STÄDTISCHE ZENTREN IM WANDEL

Zur Zukunft des Erdgeschosses



Foto: Till Budde

Die Ebene Null der Stadt, das Erdgeschoss, steht in Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum. Beide Elemente unterliegen einer großen Transformation. Damit die Zentren zukunftsfähig bleiben, ist diese integriert auszugestalten. Ein Forschungsprojekt in Berlin sucht nach geeigneten Ansätzen.

Stefan Kruse

ist Mitinhaber des Planungsbüros Junker + Kruse Stadtforschung Planung in Dortmund. Das Büro berät seit knapp drei Jahrzehnten Kommunen im Spannungsfeld zwischen Zentren- und Einzelhandelsplanung.
kruse@junker-kruse.de

Elke Plate

ist Städtebauassessorin und leitet die Gruppe „Zentren, Wirtschaft, gesamtstädtische Entwicklungsstrategien“ in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin.
elke.plate@senstadt.berlin.de

Anlass, Rahmenbedingungen und Fragestellungen

Das spürbar veränderte öffentliche Leben in der COVID-19-Pandemie war in Berlins Zentren in sehr unterschiedlicher Weise erfahrbar. An Orten wie dem Brandenburger Tor, der Friedrichstraße oder in der City West, um nur die besonders bekannten zu nennen, herrschte statt hektischer Betriebsamkeit eine nie gekannte Leere. Im Gefüge der polyzentralen Stadt verschoben sich die Schwerpunkte. Die übrigen Zentren in der inneren und äußeren Stadt bekamen auf einmal im Alltag eine neue Bedeutung. Gleichzeitig wurde deutlich, wie sich in allen Zentren die Wahrnehmung des öffentlichen Raums mit den ihn prägenden Nutzungen veränderte. Und damit auch das Erdgeschoss, das zweifelsohne mit seinen vielfältigen Nutzungen die bedeutsamste Ebene in den Zentren darstellt.

Doch es ist keine neue oder auch plötzlich auftretende Entwicklung oder Erkenntnis, dass sich die Zentren einem fort-

währenden Veränderungsdruck ausgesetzt sehen. Vielmehr besteht schon lange die Aufgabe, städtische Strukturen und ihre Organisation resilient und robust zu gestalten. Die zunehmende Digitalisierung des Wirtschaftens und Lebens erfordert Veränderungen der physischen Stadt genauso wie die Klimakrise und ihre stark zunehmende Bedeutung für das Leben in Städten wie Berlin.

Die städtebauliche Ausgangslage in Berlin

Berlins polyzentrale Stadtstruktur ermöglicht eine sehr hohe Versorgungs- und Lebensqualität. Die etwa 80 städtischen Zentren sowie die Nahversorgungszentren, die planerisch durch die Bezirke festgelegt werden, bilden das städtebauliche Rückgrat der Stadt. Wohnstandorte und Zentren sind sehr gut verknüpft. Über 90 % der Berliner Bevölkerung konnten 2018 in einer Entfernung von 300 bis 500 m eine



Foto: Jens Nyhues

März 2020: Leere vor dem Brandenburger Tor als eine Auswirkung der COVID-19-Pandemie

Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs erreichen, die alle 10 Minuten bedient wurde (vgl. SenUVK 2020: 108). Die Wege, die beispielsweise für Einkauf, Bummel, Erledigung, Kulturgenuß oder Gastronomiebesuch erforderlich sind, sind so kurz, dass sie sich regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad sehr gut bewältigen lassen. Angesichts des in der Stadtentwicklung erforderlichen Klimaschutzes ist dies eine herausragende Ressource.

Baulich-räumlich ist der öffentliche Raum Berlins – auch im europäischen Vergleich – insbesondere in der gründerzeitlichen Stadt sehr großzügig, in den ehemaligen Dorf- und Stadtkernen mit häufig überraschenden, historisch einmaligen Spuren versehen und in den Siedlungen der 1920er- bis 2000er-Jahre hoch funktional geplant. Berlin ist hier, nicht nur in den zentralen Quartieren der Gründerzeit, sondern insbesondere in der äußeren Stadt, durch eine gewachsene und lebendige Vielfalt gekennzeichnet. Der öffentliche Raum stellt als technische wie gesellschaftliche Ressource einen unschätzbaren Wert dar, der jedoch vor immensen (baulichen) Herausforderungen steht: Klimawandel, barrierefreier Zugang für alle, demografischer und technologischer Wandel, die lange Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren bei gleichzeitigem hohem Handlungsbedarf sind nur einige Beispiele, die den öffentlichen Raum und seine Nutzung derzeit beeinflussen.

Allerdings sind weite Teile des öffentlichen Raums durch systematische De-Investitionen unter anderem in Folge des Bankenskandals in den 2000er-Jahren geprägt. Erst seit wenigen Jahren können die zuständigen Bezirksämter wieder vermehrt Planungs- und Finanzmittel einsetzen, um die Folgen unterlassener Bestandsinvestitionen wie auch neue Herausforderungen zu bewältigen. Hierzu zählt auch die mit der Stadtgesellschaft viel diskutierte Umsetzung gerechterer



Foto: Elke Plate

In der Bergmannstraße dominieren nicht mehr die Autos, sondern die aktive Mobilität hat Vorrang

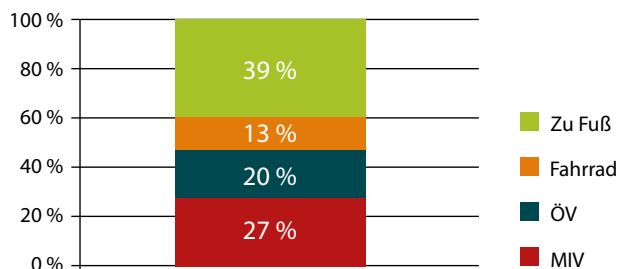
Raumnutzungen für die nicht-motorisierte, klimaneutrale Mobilität. Es zeigt sich, dass in diesen planerischen Konzepten für den öffentlichen Raum die Klimawandelanpassung nicht im Mittelpunkt steht. In neu geplanten Begegnungszonen wie der Bergmannstraße oder Maaßenstraße sind Verschattung, Retention oder Albedo als Entwurfsprinzipien derzeit nicht zu beobachten.

Der Berliner Stadtentwicklungsplan Zentren

Aus der Perspektive der gesamtstädtischen Planung stellt sich – insbesondere wegen der COVID-19-Pandemie – auch in Berlin die Frage, wie zukünftig die Attraktivität der städtischen Zentren und Geschäftsstraßen durch strategische Planung, laufende Programme wie die Städtebauförderung und (neue) Projekte unterstützt werden kann. Dies umso mehr, als dass das Land Berlin bislang – anders als beispielsweise NRW oder Bremen – kein „Sonderprogramm Innenstädte“ für Zentren und Geschäftsstraßen aufgelegt hat. Die neue Regierungskoalition, die seit Ende Dezember 2021 amtiert, formuliert dazu: „Für die Stärkung städtischer Zentren, eine robuste Nutzungsmischung und einen qualitätsvollen öffentlichen Raum wird die Koalition aufbauend auf dem STEP [Stadtentwicklungsplan] Zentren ein Zentren- und Ortskernprogramm sowie Konzepte für eine neue Nutzungsmischung für Einkaufszentren und Einkaufsstraßen entwickeln und dafür Städtebaufördermittel einsetzen“ (vgl. AGH 2022).

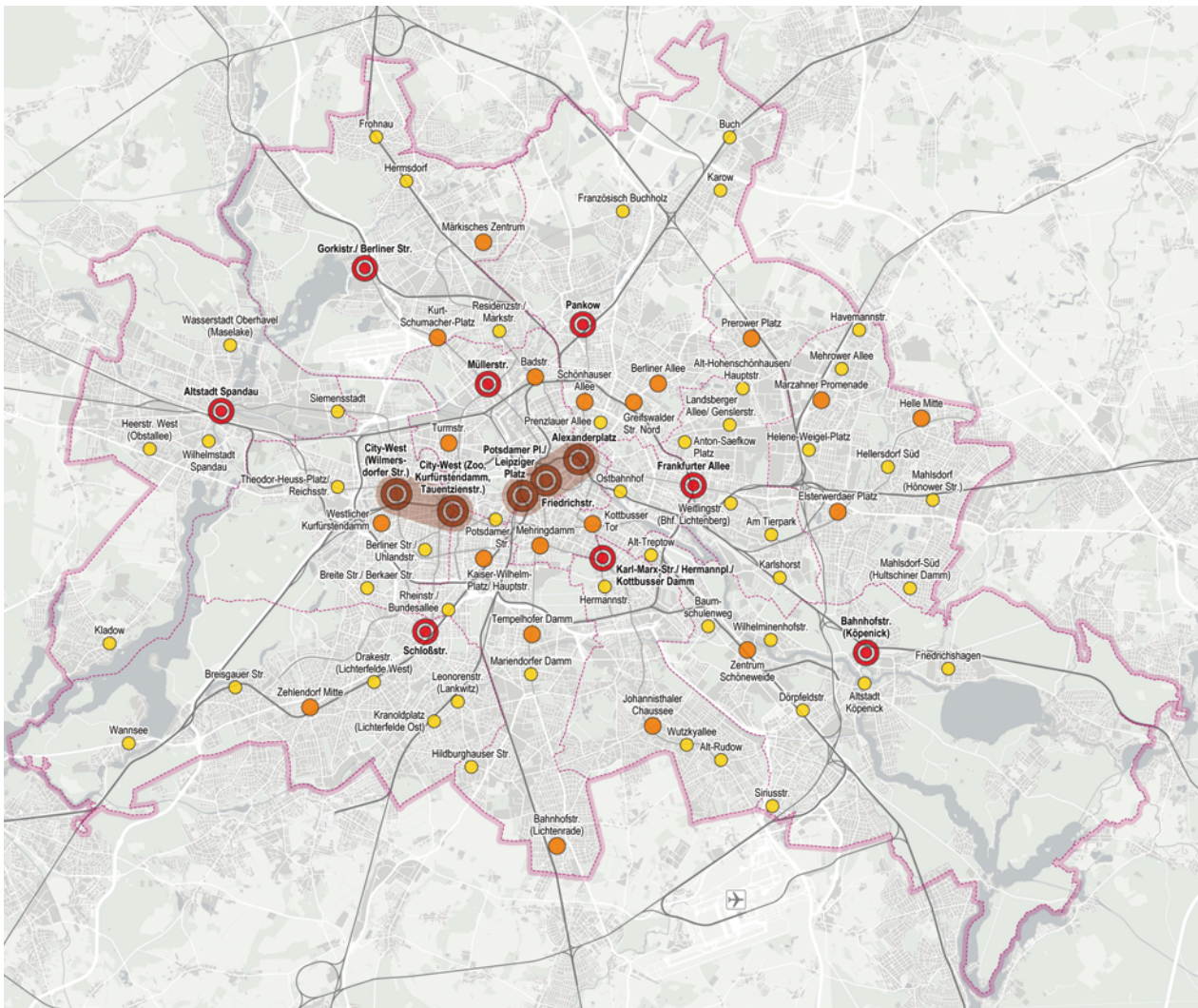
1

Verkehrsmittelwahl bei Wegen zum Einkauf und zu Dienstleistungen in Berlin



Quelle: TU Dresden 2020: 4

Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 – Zentrenhierarchie



Quelle: SenStadtWohn 2019: 43 und 46

Im Berliner Planungssystem bildet die strategische Planung mit Stadtentwicklungsplänen den Rahmen für die gesamtstädtische Vorsorge und Sicherung sowie Steuerung von Investitionsvorhaben. Der StEP Zentren ist dabei ein bewährtes, seit Ende der 1990er-Jahre etabliertes Instrument. Er wird in regelmäßigen Abständen überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt. Die aktuelle Fassung wurde im Jahr 2019 vom Berliner Senat beschlossen. Eine Grundlage für die konzeptionellen Aussagen im StEP Zentren ist eine regelmäßige und vollständige Verkaufsflächen-erhebung im gesamten Berliner Stadtgebiet. Zuletzt hat diese zwischen August 2020 und Juni 2021 stattgefunden – also während der COVID-19-Pandemie. Durch den Vergleich mit den Vorläufererhebungen (2010 und 2014/15) ist es möglich, Entwicklungen für die unterschiedlichen thematischen (u. a. Fachmarktentwicklung versus Zentrenentwicklung) und räumlichen Ebenen (u. a. möglicher Versorgungs- und Bedeutungswandel der unterschiedlichen Zentrenkategorien) innerhalb Berlins nachzuhalten. Gleichzeitig legen die Zeitreihen auch Zeugnis ab über die Steuerungswirkung dieses strategischen Instruments. Nutzungen, die nicht dem Einzelhandel zuzurechnen sind, werden dabei bislang allerdings nicht erfasst. Zu den Angeboten und genutzten Flächen von Freizeit, Kultur, Gas-

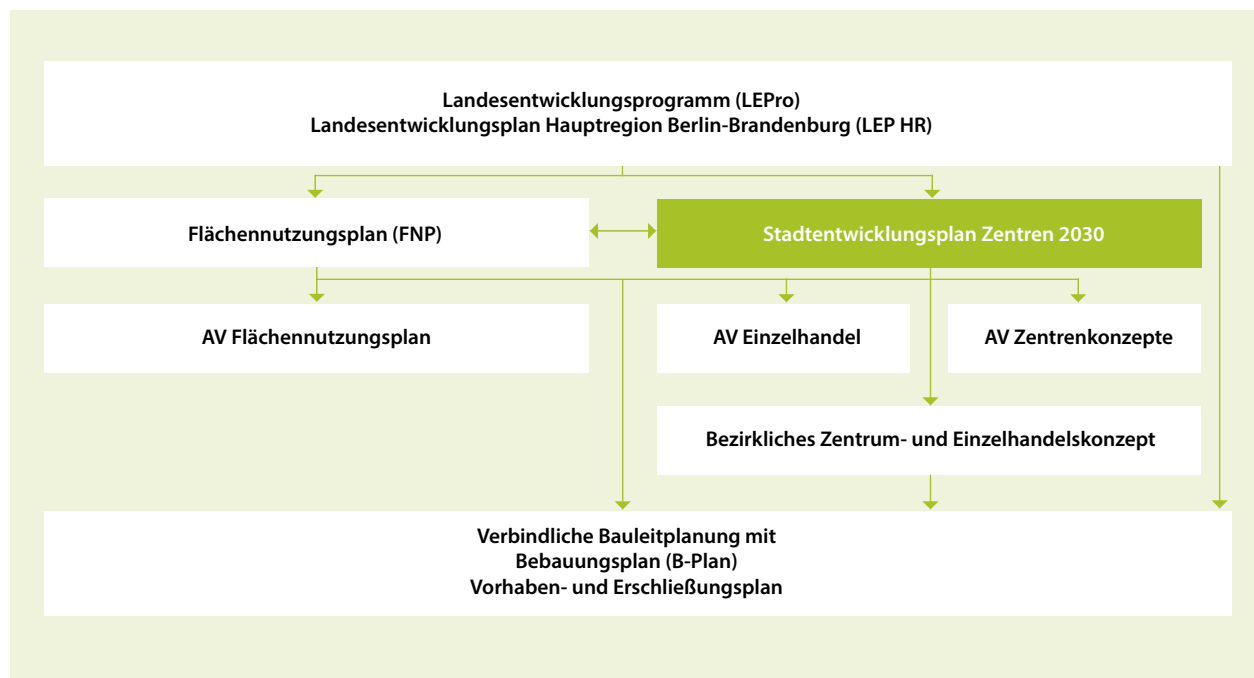
tronomie, privaten Dienstleistungen, sozialen Angeboten, Produktion oder anderen Nutzungen liegen weder nutzbare Daten der amtlichen Statistik noch anderweitig erhobene Daten vor.

Die strategische Planung, der Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren, bestimmt beispielsweise Ausstattungsmerkmale, Handlungsbedarfe und planungsrechtliche Steuerungsgrundsätze. Der StEP Zentren bildet einen argumentativen Bezugspunkt und Abwägungsrahmen unter anderem für

- kleinräumige Konzepte, die als integrierte Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung erarbeitet und baulich umgesetzt werden,
- bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzepte sowie die verbindliche Bauleitplanung zur bauplanungsrechtlichen Steuerung von Einzelhandelsinvestitionen,
- wirtschaftsdienliche Maßnahmen aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), die nichtinvestive Infrastrukturmaßnahmen mit besonderer Wirkung auf klein- und mittelständische Unternehmen umfassen.

3

Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 im Berliner Planungssystem



Quelle: SenStadtWohn 2019: 21

Optimierungspotenziale bestehen für eine engere Koppelung zwischen den Zielen der strategischen Planung und der Vielzahl von (öffentlichen) Akteuren, die Investitionen tätigen, welche die Zentren als Rückgrat einer Stadt der kurzen Wege stärken können. Eigentümern, die nach Artikel 14 des Grundgesetzes auch dem Wohl der Allgemeinheit verpflichtet sind, kommt hier eine Schlüsselrolle zu. Hierbei ist die private Seite ebenso vielfältig wie die öffentliche, beispielsweise mit Verkehrsunternehmen, Straßen- und Grün-

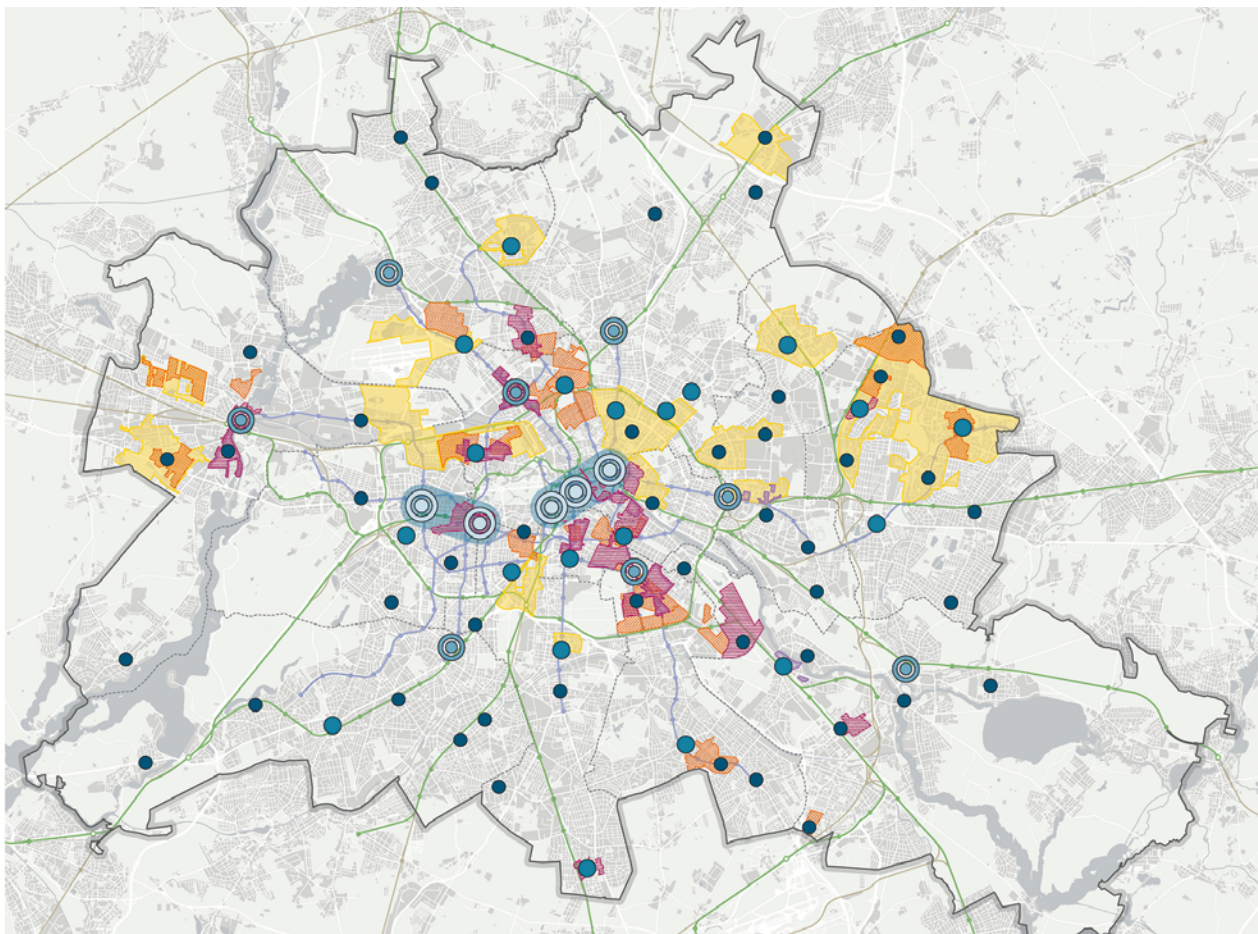
flächenämtern oder diversen Trägern von Fachplanungen für soziale und grüne Infrastrukturangebote.

Berliner Pilotprojekt zur Erforschung der Post-Corona-Stadt





Unmittelbar mit Beginn der COVID-19-Pandemie und des ersten Lockdowns für Geschäfte, Dienstleistungen, soziale

4





Kulissen der Zentrenentwicklung und Städtebauförderung






StEP Zentren 2030

-  Zentrumsbereich mit Bereichskern
-  Hauptzentrum
-  Stadtteilzentrum
-  Ortsteilzentrum

Städtebauförderung

-  Lebendige Zentren und Quartiere
-  Sozialer Zusammenhalt
-  Nachhaltige Erneuerung
-  Sanierungsgebiete

Nachrichtliche Übernahme

-  U-Bahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

Quelle: eigene Darstellung, SenStadtWohn, Ref. IA, 2021

Angebote, Gastronomie, Freizeit und Kultur war klar, dass die Pandemiefolgen für die Zentren und Geschäftsstraßen gravierend sein können. Im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik fördert das Bundesbauministerium 17 ausgewählte Pilotprojekte zur „Post-Corona-Stadt“, um bis Ende 2023 Pandemiefolgen zu erfassen und mögliche Interventionsansätze zu erproben. Eines davon ist das Projekt „Kuratiertes Erdgeschoss-Management in Zentren und Geschäftsstraßen“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin.

Das Erdgeschoss bildet die Ebene Null der Stadt. Das, was im Erdgeschoss stattfindet, steht in enger Wechselwirkung mit dem, wie Zentren wahrgenommen werden. Dies berührt sowohl die Profilierung und Unverwechselbarkeit Berlins als Einkaufsmetropole als auch die Lebensqualität in den Kiezen. Ausgangsthesen des Berliner Pilotprojekts sind unter anderem, dass

- die Nutzung und Gestaltung der Erdgeschosszonen das Gesicht und die Attraktivität der Zentren prägt,
- die Leitfunktion des Einzelhandels in den Zentren abnimmt und diese somit zukünftig ein verändertes Nutzungsspektrum benötigen, um Orte der Versorgung, Arbeit, Kultur, Teilhabe und des sozialen Miteinanders zu bleiben,
- Nutzungen, die durch öffentliche Planungen und/oder Investitionen in den Berliner Zentren lokalisiert werden, wichtige Einflussmöglichkeiten für eine gemeinwohlorientierte Entwicklung darstellen,
- die Erdgeschosszone mit den übrigen Nicht-Einzelhandels-Nutzungen in Wechselwirkung zum öffentlichen Raum für Frequenzen, Sicherheit und Gesamattraktivität der Zentren relevant ist.

Es stellen sich Fragen nach Datengrundlagen, Konzepten, Steuerungsansätzen – auch im Sinne einer Kuratierung von Nutzungen – sowie deren Umsetzung. Was prägt das Erdgeschoss jenseits des Einzelhandels? Welche Nutzungen finden sich dort? Wie verändern sich diese?

In einem Projektbaustein werden, ergänzend zu den Daten aus der Verkaufsflächenerhebung, die Erdgeschoss-Nutzungen erfasst, die kein Einzelhandel sind. Eine Erfassungsmethode analog zur Verkaufsflächenerhebung (vgl. SenStadtUm 2013) ermöglicht auch zukünftige Zeitreihenvergleiche. Zu den georeferenziert zu kartierenden Hauptkategorien zählen unter anderem Dienstleistungen, Gastronomie, Kunst/Kultur/Bildung, Handwerk und öffentliche Verwaltung (Rathaus,

Bürgeramt, Vor-Ort-Büro von Beauftragten, Sozialversicherung). Freizeitnutzungen, wie beispielsweise Kinos (Kategorie Kunst/Kultur), Fitnesscenter (Kategorie Sport/Spiel) oder Jugendfreizeitzentren (Kategorie Soziales), werden quer zu den Kategorien erfasst.

Das erste Erhebungsintervall fand im Zeitraum Herbst 2021 bis Frühjahr 2022 in 18 der rund 80 Zentren unterschiedlicher Hierarchiestufen statt, sowohl in innerer wie äußerer Stadt als auch im ehemaligen West- wie Ostteil Berlins. Eine Wiederholung ist für Anfang 2023 geplant. Dann werden wiederum auch die Einzelhandelsbetriebe aktuell erhoben. Erste Ergebnisse zeigen, dass 2022 unter den Nicht-Handelsnutzungen Dienstleistungen mit 40 % und Gastronomie mit 33 % dominieren. Es fällt auf, dass, entgegen der subjektiven Wahrnehmung von Zentren, die Nicht-Einzelhandelsnutzungen in der Regel überwiegen, ja vereinzelt sogar dominieren (> 60 % der Nutzungseinheiten). Die Leerstandsquoten gemessen an der Anzahl der Betriebe unterscheiden sich stark, machen jedoch in einzelnen Zentren deutlich mehr als 10 % aus.

Neben quantitativen Veränderungen richtet sich der Fokus der Analyse auch auf räumliche Nutzungsveränderungen innerhalb der Zentren. In einem weiteren Schritt ist daher beabsichtigt, den festgestellten Leerstand punktuell zu analysieren. Insbesondere größere, aufgegebene Freizeitbausteine, zum Beispiel Kinos oder Theater, sollen detailliert im Hinblick auf Wiedernutzungsmöglichkeiten unter die Lupe genommen werden. Für eine beabsichtigte Kuratierung des Erdgeschosses entsteht hiermit eine weitere Basis für konzeptionelle Ansätze, darunter auch den Einsatz öffentlicher Steuerungsinstrumente. Leerstand lässt sich vor diesem Hintergrund auch als eine Chance begreifen, die Resilienz der Zentren zu stärken und ihre Attraktivität neu aufzustellen.

Mit dem Pilotprojekt der nationalen Stadtentwicklungspolitik zur Post-Corona-Stadt verfolgt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen unter anderem das spannende Experiment, durch ein kuratiertes Erdgeschoss-Management den Nutzungsmix resilienter zu gestalten. Stadtplanung und Wirtschaftsförderung sind in diesem Kontext weniger planungsrechtlich als mehr koordinierend und vermittelnd gefragt. Per Wettbewerb werden lokale Netzwerke aufgerufen, gemeinsam mit Eigentümern und Standortakteuren neue Konzepte für Erdgeschossnutzungen zu erarbeiten und zu realisieren. Einen Mehrwert für die Stadtgesellschaft zu generieren, ist zentrales Moment der Kuratierung, ein eigeninitiativ koordinierter Aushandlungsprozess zwischen den Akteuren ebenso. Letztlich bietet dies auch die Chance, Machtstrukturen zu öffnen und in geteilter Form nachhaltiger zu nutzen (vgl. Leggewie 2022).

Konzeptionelle Ansätze für resiliente Zentren

Was sichert die Frequenz und Attraktivität in den städtischen Zentren, wenn

- der Einzelhandelsbesatz wegen des strukturellen Wandels mit zunehmendem Onlineangebot zurückgeht? Die Marktentwicklung ist gesättigt, die Verkaufsfläche entwickelt sich in Berlin erstmals seit 1990 leicht rückläufig, es herrscht ein Verdrängungswettbewerb. Verkaufsfächenzuwächse konzentrierten sich zwischen 2015 und 2020/21 auf die Nahversorgung und großflächige Fachmärkte, ein Drittel der Shopping-Center hat erhöhte Leerstände, zentrenrelevante Sortimente wie Bekleidung oder Schuhe zeigten deutliche Verkaufsflächenrückgänge (vgl. SenSBW 2022). Es ist anzunehmen, dass diese Entwicklung sich fortsetzen wird. So kündigte beispielsweise die Modekette C&A Anfang 2022 an, die Hälfte des Gesamtumsatzes bis zum Jahr 2025 über Online-Kanäle erwirtschaften zu wollen (vgl. HANDELSIMMOBILIEN HEUTE 2022).
- Büros wegen der zunehmenden Digitalisierung von Prozessen und Remote Work von weniger Beschäftigten aufgesucht werden? Hierzu wären Daten von Interesse, die über die amtliche Statistik nicht verfügbar sind. Immobilienexperten erwarten zudem für Berlin derzeit keinen Rückgang in der Büroflächennachfrage (vgl. bulwiengesa AG 2022).
- der öffentliche Verkehr weniger genutzt würde, weil er durch die COVID-19-Pandemie dauerhaft an Attraktivität verloren hätte? Im Jahr 2020 gab es ein Drittel weniger Fahrgäste als im Vorjahr (vgl. AfS 2022). Dies bedeutet unter anderem Mindereinnahmen.

Auf welche Nutzungen und Funktionen kommt es zukünftig mehr an? Welche Nutzungen wären zu steuern, damit die Zentren attraktiv bleiben? Und ist das stadtplanerisch überhaupt möglich?

Erreichbarkeit neu denken

Lebendige Zentren müssen gut erreichbar sein. Zu viel motorisierter Verkehr schränkt die Erreichbarkeit für alle ein. Während Belieferung, Entsorgung und sicherheitsrelevante Dienste in den Geschäftsstraßen unverzichtbar sind, hat private Mobilität Wahlfreiheit und Alternativen. Der Anteil des Radverkehrs wächst seit Jahren kontinuierlich (vgl. SenUVK 2021). In Berliner Innenstadtbezirken ent-

standen während der COVID-19-Pandemie Pop-up-Fahradstreifen. Sie zeigen, dass Experimente erfolgreich dazu beitragen, die Mobilitätswende nicht nur zu konzipieren, sondern sie auch umzusetzen. Viele von ihnen sind zwischenzeitlich baulich gesichert. Mit autofreien Geschäftsstraßen werden derzeit nicht nur in Berlin Erfahrungen gesammelt. Die aktuelle Diskussion zur Friedrichstraße (Sperrung für den motorisierten Verkehr, (Pop-up-)Fahradstraße oder Fußgängerzone) zeigt indes, dass allein verkehrliche Maßnahmen die Folgen des Strukturwandels in Einzelhandel und Dienstleistungen nicht lösen. Der Leerstand mag sich im Erdgeschossbesatz verringern, wenn Arbeitsformen wie Co-Working zunehmen oder touristische Gäste wieder vermehrt in Berlin sind und damit in touristisch geprägten Geschäftsbereichen, wie der City West oder der Mitte, die Passantenfrequenz größer wird. Ein integrierter Ansatz, der über die Mobilität hinausgeht und konzeptionell ganzheitlich angelegt ist, bleibt wichtig. Worauf es in den Geschäftsstraßen besonders ankommt, ist, dass

- alle Bevölkerungsgruppen sie zu Fuß leicht erreichen können,
- sie sich zu Fuß leicht überqueren lassen,
- es Schatten und Schutz vor Niederschlägen gibt,
- sich Menschen dort aufhalten und ausruhen können,
- zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr gewählt werden kann,
- es nicht zu laut ist,
- Nutzende sich sicher fühlen,
- es Elemente zum Sehen und Bewegen gibt,
- sich Menschen entspannt fühlen können,
- die Luft sauber ist (vgl. GLA 2021: 405; SenStadtUm 2016).

Den öffentlichen Raum stärker multicodiert gestalten

Multifunktionalität (z. B. Spielgeräte, die auch Sitzmöbel sind, Flächen, die temporär der Regenwasserversickerung dienen können und sonst Bewegungselemente bieten), modulare Elemente zur Raumeignung (Bewegungsangebote etc.) und nutzungsneutrale Grundrisse sowie Design-für-alle sind eng miteinander verbunden, um anpassungsfähige Lösungen für sich wandelnde Anforderungen zu ermöglichen. Im Zuge der erforderlichen Klimawandelanpassung ist Multicodierung als planerischer Ansatz für den öffentlichen Raum der Stand der Wissenschaft. Praktisch gerät dies im Bestand schnell an Grenzen, wenn im anstehenden Umbau geltende Normen nicht hinterfragt werden und eine sektorale Opti-



Foto: Elke Plate

Wer prägt die städtischen Zentren? Berlin ohne auswärtige Gäste – Lockdown-Leere am Checkpoint Charlie Ende April 2021

mierungslogik beibehalten wird. Der Umbau von Geschäftsstraßen und Zentren zu resilienten Klimaräumen ist eine Aufgabe, die über das Straßenrecht hinausgeht. Hier sind dringend Veränderungen erforderlich, die auf einen ganzheitlichen Ansatz zielen müssen. Normen, Entwurfsstandards und rechtliche Regelungen, die sektorale, fachspezifische Logiken bedienen, gehören dafür auf den Prüfstand.

Gemeinwohl stärken

Öffentliche und kulturelle Angebote sind per se für die Berliner Zentren wichtig (s. Ansatz der Erhebung im Forschungsprojekt). Der Ausstattungskatalog, der im Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 enthalten ist, beschreibt diesen Ansatz. Die Nutzungen umfassen ein breites Spektrum:

- Bürgerämter und Job-Center,
- Lernorte wie Bibliotheken, (Musik-, Volkshoch-)Schulen,
- Betreuungseinrichtungen von Kita, Mädchentreff, Jugendclub bis zur Seniorenfreizeitstätte und Tagespflege,
- kulturelle Angebote wie Museen, Galerien, Kinos und Theater (vgl. SenStadtWohn 2019: 40).

Diese der Kultur-, Bildungs- und Care-Arbeit zuzurechnenden Nutzungen zeichnen sich dadurch aus, dass ihre Mietzahlungsfähigkeit regelmäßig begrenzt ist bzw. sie öffentlich finanziert werden. Wichtig wird daher werden, für diese Nutzungen mehr finanzierbare Flächen in den städtischen Zentren zugänglich zu machen. Das aus der Kämmerei getragene Prinzip, öffentliche Nutzungen ausschließlich in öffentlichen Gebäuden anzusiedeln, kann – je nach den örtlichen Gegebenheiten – die Stadtentwicklung hemmen. So fehlen beispielsweise (Stadt-)Bibliotheken, die sich in der zweiten Reihe, im Hinterland von Geschäftsstraßen oder in der Tiefe von Einkaufszentren befinden, aus der Sicht der Zentrenentwicklung als Frequenzbringer. Dies gilt insbesondere dann, wenn in Zentren größere Immobilien leer stehen, die sich für eine Umnutzung anbieten. In anderen Bundesländern stehen für den Ankauf oder die temporäre Anmietung derartiger Objekte (Förder-)Mittel zur Verfügung.

Wissenschaft zugänglich machen

Hochschulen und Universitäten haben in der Wissensgesellschaft eine herausragende Bedeutung als Orte des Lehrens und Lernens, der Forschung und Entwicklung. Sie sind strukturpolitisch eine strategische Größe. Für die städtischen Wertschöpfungsketten, die Ausgründung von Unternehmen, Entwicklung neuer Produkte oder Prozesse sind sie eine Basis. Nahezu alle Berliner Bezirke weisen entsprechende öffentliche wie private Einrichtungen auf. Vielfach sind sie aufgrund ihres Campus-Charakters für das Gros der Stadtgesellschaft Terra incognita. Diese Einrichtungen der Wissensgesellschaft im städtischen Alltag sichtbarer und erlebbarer zu machen, kann ebenso als ein zentrenbezogener Stadtentwicklungsansatz verstanden werden.

Mehrfachnutzung mithilfe von Lotsen umsetzen

Angesichts von Flächensparzielen sowie bestehenden und zunehmenden Flächenkonkurrenzen ist es Ziel der Berliner Stadtentwicklung, die Mehrfachnutzung sozialer Infrastrukturangebote stärker zu etablieren (vgl. AGH 2018; SenStadtWohn 2021). Es gibt in Berlin bereits zahlreiche gelungene Beispiele, wie den Umbau einer ehemaligen Kita zu einem Bürgerhaus mit Nutzungen unter anderem aus den Bereichen Sport, Gesundheit und Bildung. Die Mehrfachnutzung sozialer Infrastruktur ist besonders aufwendig, weil übergreifende Abstimmungen zwischen unterschiedlichen Fachverwaltungs- und Fachrechtsbereichen mit jeweils unterschiedlichen Finanzierungsregelungen erforderlich sind. Auch für die Zentrenstärkung kann die Mehrfachnutzung sozialer Infrastrukturangebote ein geeigneter Ansatz sein. Berlin befände sich damit international in guter Gesellschaft

(vgl. London, Idea-Store-Ansatz). Ist die Mehrfachnutzung verbunden mit einer die graue Energie erhaltenden Revitalisierung von Immobilien, erhöht sich die Komplexität massiv, weil noch der Umbau hinzutritt. Einer entscheidungsfähigen Lotsenfunktion käme hier eine Schlüsselrolle zu, um in den skizzierten Abstimmungen zu gangbaren Realisierungswegen und verbindlichen Lösungen zu kommen.

Anpassung von Spezialimmobilien strategisch nutzen

Die Auflagen und Angebote, die Shopping-Center-Immobilien in ihrem Inneren aufweisen, können mit einem Staubsauger verglichen werden: Sie ziehen Passanten aus dem öffentlichen Raum und fehlen als Angebote, die unmittelbar auf den öffentlichen Raum wirken können. Die Krise der Warenhäuser, die Zukunft von Einkaufszentren und im Speziellen auch der Umgang mit großen, innerstädtischen Einkaufszentren und Einzelhandelsimmobilien sind schon lange Gegenstand stadtplanerischer Debatten und Konzepte (vgl. MWEBWV 2011; Imorde, Junker 2014; BBSR 2013). Aktuell lassen sich in einigen Berliner Zentren Umnutzungen sowohl von Warenhäusern als auch in Shopping-Centern für Logistik beobachten. Das führt auch zur zugegebenermaßen normativen Frage, ob diejenigen, die als prekär beschäftigte „Laufburschen“ urbaner Lebensstile die zunehmende Logistik für die letzte Meile übernehmen, eine tragende Säule der zukünftigen Frequenzsicherung sein sollen.

Neben Ankermietern des täglichen Bedarfs, wie dem Lebensmitteleinzelhandel, sind öffentliche Nutzungen wie Bürgerämter oder Bibliotheken hochinteressante, weil langfristig gebundene und verlässlich zahlende Mieter. Stadtplanerisch stellt sich durch den forcierten Strukturwandel bei anstehenden Erneuerungsaktivitäten die konzeptionelle Frage, ob und wie sich erforderliche Anpassungsmaßnahmen der Einkaufszentren zugunsten der städtischen Zentren nutzen lassen. Mittelfristig ist offen, ob Einkaufszentren einen Einzelhandelsbesatz aufweisen können, der über das Erdgeschoss hinausgeht.

Planerische Optionen, um angesichts der Entwicklung Frequenzen im öffentlichen Raum zu halten oder neu zu etablieren, sind

- ein Beibehalten der Auflagen im Inneren der Einkaufszentren,
- eine Konzentration der Auflagen auf das Erdgeschoss der Immobilie und gegebenenfalls das Untergeschoss, wenn dort beispielsweise ein Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr vorhanden ist,

- Konzentration des Besatzes als von außen umfänglich zugängliches Erdgeschoss in Gebäudeteilen, die unmittelbar an die Geschäftsstraße oder das Zentrum angrenzen und Umnutzung der übrigen Flächen zugunsten von Bürodienstleistungen oder Wohnen oder
- das gänzliche Abkoppeln vom Einzelhandelsnetz in der Geschäftsstraße, wenn sich das Einkaufszentrum beispielsweise eher in Randlage des Zentrums befindet.

In Berlin gibt es, je nach Definition, mehr als 60 Shopping-Center. Diese sind mit wenigen Ausnahmen planerisch erfolgreich in die städtischen Zentren integriert. Gleichwohl umfasst in 27 städtischen Zentren die Verkaufsfläche in Shopping-Centern mehr als 50 Prozent der Gesamtverkaufsfläche des jeweiligen Zentrums. Für eine Reihe von Shopping-Centern besteht ein Handlungserfordernis, weil Betrieb, bauliche Bedingungen und/oder Besatz in die Jahre gekommen sind oder von Entwicklungen im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich in der Planungs- und Realisierungszeit überholt wurden. So wird zum Zeitpunkt der letzten Erhebung (2020/21) etwa ein Viertel der Shopping-Center umgebaut. Wenn diese Spezialimmobilien nicht als immobilienwirtschaftliche Dinosaurier ihre Bedeutung verlieren wollen, ist eine Revitalisierung zu erwarten. Das heißt, sie werden umstrukturiert, umgebaut oder anderweitig angepasst werden. In Berlin gibt es für den Umbau derartiger Objekte viele gute Beispiele (u. a. Karl-Marx-Straße, Turmstraße, Anton-Saefkow-Platz).

Aufgaben neu justieren

Die Gestaltung des öffentlichen Raums ist eine Aufgabe, die durch komplexe Normen geprägt ist und nicht nur Planende sowie Ingenieurinnen und Ingenieure betrifft, sondern mit Immobilienbesitzern, Unternehmen und der Zivilgesellschaft Abstimmungs- und Aushandlungsprozesse fordert. Die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren steht im Widerspruch zu den umfangreichen Handlungserfordernissen, die im öffentlichen Raum bestehen. Für mehr Multifunktionalität und eine resiliente Nutzungsmischung geht es in den städtischen Zentren jetzt darum, Aufgaben neu auszurichten. Hierbei ist von der öffentlichen Hand jenseits von planungs- oder ordnungsrechtlichen Zuständigkeiten weitaus stärker Koordination und Management gefordert. Um für diese Standorte aus den komplexen Veränderungen einen Mehrwert ziehen zu können, sind individuelle, integrierte räumliche Planungen mit Bedarfsanalysen und konzeptioneller Kreativität obligatorisch. Dazu ist eine Vielzahl von Akteuren am Planungstisch und in der Umsetzung gefragt, unter anderem Wirtschaftsförderung, Straßen- und Grünflächenämter, Verkehrsunternehmen, städtebauliche

Kriminalprävention, soziale Träger und Vereine, Standortarmer, -eigentümer und -akteure sowie die Stadtplanung.

Relevanz der Zentren als Orte der gesellschaftlichen Begegnung ausbauen

Zu den unausweichlichen Erfahrungen in den städtischen Zentren gehört das Zusammentreffen mit Menschen aus anderen Lebenswelten. Wer in Berlins Zentren unterwegs ist, weiß, an wie vielen Orten Armut und soziale Benachteiligungen in vielfältiger Weise sichtbar sind, wo die Wohlstandsoasen liegen oder wo sich Kreativität Bahn bricht. Damit kommt den Zentren eine nicht messbare Bedeutung für die Erfahrung von Diversität und gesellschaftlicher Teilhabe zu. Wer aufgrund von Onlinehandel und Remote Work den ÖPNV, Berlins zentrale Bereiche und Hauptzentren nicht mehr aufsuchen muss, erlebt wichtige Teile von Gesellschaft und Zumutungen der Großstadt weniger. Frequenzsicherung sollte daher mit dem Ziel des gesellschaftlichen Miteinanders konzipiert werden. Startpunkt für derartige Konzepte

könnten folgende Fragen sein: Welche Wünsche haben aktuelle und zukünftige Nutzende an das Zentrum? Welche Nutzungen sollen dort möglich sein? Und wie viel Raum bleibt somit für die bekannte Ausstattung? Deren Funktionalität zu sichern, bedeutet dann unter Umständen, Raum-Verteilungen neu zu denken, Nutzungen zu überlagern, Standards in Frage zu stellen und – sofern erforderlich – zu verändern. Beispielsweise die Planung von Bibliotheken in Skandinavien zeigt, dass dieses Modell erfolgreich sein kann (vgl. Weissmüller 2021), indem soziale Anforderungen die Raumprogrammierung als Erstes prägen und der Gebäude-Funktion „Buch“ im Entwurf abschließend berücksichtigt werden. Den Maßstab auf Zentren zu vergrößern, ist herausfordernd. Zentren als „Dritte Orte“, das heißt als Orte der Begegnung, benötigen dazu Räume, in denen beispielsweise Daseinsvorsorge, gemeinwohlorientierte oder konsumfreie Nutzungen dauerhaft möglich sind, um gesellschaftliche Teilhabe zu sichern. Dies erfordert nutzungsbezogen leistbare Mieten respektive Bodenpreise.

Den gesetzlichen Rahmen weiterentwickeln

Aus stadtentwicklungsplanerischer Perspektive gibt es zwei Schlüsselthemen, die nicht ausschließlich, jedoch besonders mit Blick auf das Erdgeschoss, den öffentlichen Raum in den Zentren und ihre Wechselwirkungen wichtig sind: der Zugang zu bezahlbarem Boden, das heißt bezahlbaren Mieten für nicht kommerzielle oder renditeschwächere Nutzungen, und die Anpassung an den Klimawandel.

Wesentliche Kerne des Baugesetzbuches sind seit seiner Einführung unverändert. Aber Stadtplanung steht heute vor Herausforderungen, die noch unbekannt waren, als es 1960 als Bundesbaugesetz erstmals in Kraft trat. Aufgrund der Finanzialisierung der städtischen Boden- und Immobilienmärkte ist die Anwendung einiger Instrumente zunehmend schwierig. Das Bodenrecht ist also neu zu denken (vgl. Jauernig/Knödler/Kröger 2021:78; Pezzer/von Schwanenflug 2021:8). Es sind neue Möglichkeiten zu finden, wie sich die Handlungsfelder für öffentliche Interventionen systematisch vergrößern lassen, damit sich gemeinwohlorientierte Nutzungen in zentralen Lagen realisieren lassen. Dazu zählt nicht nur die klassische Daseinsvorsorge, sondern beispielsweise ebenso Kleingewerbe, Handwerk, Produktion, Service oder Reparatur, die im Alltag in Wohnortnähe zur Versorgung der Bevölkerung nötig sind. Neben etablierten Instrumenten, wie dem Vorkaufrecht, sind neue zu entwickeln oder vorhandene zu erweitern

(vgl. Bündnis Bodenwende/DASL 2021). Ein Beispiel: Bodenpreise, die mit ihnen in Verbindung stehende Verkehrswert-Definition gemäß Immobilienwertermittlungsverordnung (ImmoWertV) und die Finanzierbarkeit öffentlicher oder gemeinwohlorientierter Nutzungen ohne oder mit geringen Erträgen passen regulatorisch nicht zusammen. Hier sind gesetzgeberische Verantwortung und neue Kreativität gefragt.

Klimaschutz und Klimawandelanpassung in den städtischen Zentren werden durch zahlreiche und sehr unterschiedliche Rechtsbereiche beeinflusst – das Planungsrecht ist nur ein Normengebiet unter vielen. Dass die Pendlerpauschale immer noch klimaschädliche Fehlallokation in Form von Einfamilienhausgebieten in suburbanen oder, unter Umständen durch Home-Office-Optionen angefeuert, weiter entfernt gelegenen Orten anreizt, ist mehr als fünfzig Jahre nach dem Bericht des Club of Rome gegenüber zukünftigen Generationen unverantwortlich. Der städtische Haushalt, die öffentliche Infrastruktur und die Zentren können profitieren, wenn dies beendet wird. Erforderliche Transformationen, welche die Zentren sichern, können in der Planung gestärkt werden, wenn seitens der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung klare Zielvorgaben umzusetzen sind. So sind Dichtewerte und Funktionszuordnungen letztlich ein aktiver Schutz zentraler Versorgungsbereiche.

Aus Planungsperspektive ist angesichts der Dimension der Klimakrise und mit ihr einhergehender städtebaulicher Anpassungserfordernisse schließlich auch zu hinterfragen, ob es verantwortbar ist, das Abwägungsgebot (§1 (7) BauGB) als Kern des Baugesetzbuchs in der etablierten Gewichtung zwischen privaten und öffentlichen Interessen beizubehalten oder einem Ansatz Vorrang zu geben ist, der die planetaren Grenzen angemessener berücksichtigen kann.

Was hält die Zentren zusammen, wenn Krisen nicht mehr singuläre Phänomene sind, sondern Ausdruck eines Ressourceneinsatzes, der die planetaren Grenzen übersteigt? Die Antworten sollten über ein einfaches „Weiter so“ hinausgehen. Es bedarf eines Vorantastens, neuer Ideen, veränderter Praktiken, um die Kraft der städtischen Zentren zu sichern und nachhaltig auszugestalten.

Dank an das Team EG-Erhebung im Projekt „Kuratiertes EG-Management“ mit Elisabeth Kopischke, Lukas Mohn, Jens Nyhues, Philipp Perick, Thorsten Tonndorf und Anja Zahn für die Diskussionen sowie Stefan Siedentop für die Anregungen.

Literatur

- AGH** – Abgeordnetenhaus Berlin, 2018: Flächensparendes Bauen. Drucksache 18/1193. Berlin.
- AGH** – Abgeordnetenhaus Berlin, 2022: Billigung der Richtlinien der Regierungspolitik. Drucksache 19/0114. Berlin.
- AfS** – Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2022: Personenverkehr. Zugriff: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/personenverkehr> [abgerufen am 15.01.2022].
- BBSR** – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2013: Innerstädtische Einkaufszentren - Positionen und Interpretationen. BBSR-Analysen KOMPAKT 05/2013. Bonn.
- BMWSB** – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauen (Hrsg.), 2022: Berlin: Kuratiertes Erdgeschoss-Management in Zentren und Geschäftsstraßen. Zugriff: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Projekte/Pilotprojekt/Post-Corona-Stadt/berlin_kuratiertes_erdgeschoss-management.html?nn=2932694 [abgerufen am 15.01.2022].
- Bündnis Bodenwende; DASL** – Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung e. V., 2021: Jetzt die Bodenwende einleiten! Pressemitteilung 15.12.2021. Berlin.
- Bündnis 90/Die GRÜNEN; DIE LINKE; Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)**, 2021: Zukunftshauptstadt Berlin. Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftstark. Koalitionsvertrag 2021–2026. Zugriff: <https://www.berlin.de/rbmskzl/regierende-buergermeisterin/senat/koalitionsvertrag> [abgerufen am 15.01.2022].
- bulwiengesa AG**, 2022: Newsletter vom 7. April 2022.
- GLA** – Greater London Authority/Mayor of London, 2021: The London Plan 2021. Zugriff: <https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan/new-london-plan/london-plan-2021> [abgerufen am 15.01.2022].
- HANDELSIMMOBILIEN HEUTE Verlagsgesellschaft mbH**, 2022: Modeanbieter C&A will bis 2025 Hälfte des Umsatzes online machen. Kurznachrichten 06.01.2022. Zugriff: <https://www.hi-heute.de/kurznachrichten> [abgerufen am 07.07.2022].
- Imorde, J.; Junker, R.**, 2014: Shoppen ja, aber nur nicht im Warenhaus?! In: Informationen zur Raumentwicklung, 41. Jg. (1): 49–54.
- Jauernig, H.; Knödler, J.; Kröger, M.**, 2021: Wer will da noch bauen? Der Spiegel, Nr. 1/2022: 74–78.
- Leggewie, C.**, 2022: Mörderische Verantwortungslosigkeit. Süddeutsche Zeitung, Nr. 303. München, 01./02. Januar: 18.
- MWEBWV** – Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2011: Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren. Arbeitshilfe. Düsseldorf.
- Pezzei, K.; von Schwanenflug, C.**, 2021: „Wir brauchen härtere Instrumente“. Immobilien Zeitung, Ausgabe 45/2021.
- SenSBW** – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2022: Verkaufsflächenerhebung, eigene Daten und Auswertungen. Berlin.
- SenStadtUm** – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2013: Handbuch Einzelhandelserhebungen Berlin. Berlin. Zugriff: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/Handbuch_EH_Erhebungen_Berlin.pdf [abgerufen am 09.01.2022].
- SenStadtUm** – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016: Einkaufen - bequem zu Fuß. Anregungen und Arbeitshilfen. Berlin. Zugriff: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/fussverkehrsstrategie/arbeitspapier_einkaufen_bequem_zu_fuss.pdf [abgerufen am 15.01.2022].
- SenStadtWohn** – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2019: Stadtentwicklungsplan Zentren 2030. Lebendige Zentren und wohnungsnaher Versorgung für die wachsende Stadt. Berlin. Zugriff: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/StEP_Zentren_2030.pdf [abgerufen am 22.01.2022].
- SenUVK** – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2020: Nahverkehrsplan 2019 – 2023. Berlin: 108. Zugriff: https://datenbox.stadt-berlin.de/ssf/s/readFile/share/4826/-8007172482696866025/publicLink/Brosch%C3%BCre_NVP_2019_201109_internet.pdf [abgerufen am 15.01.2022].
- SenUVK** – Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2021: Radverkehrszählstellen. Jahresbericht 2020. Berlin. Zugriff: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrasturktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/bericht_radverkehr_2020.pdf [abgerufen am 15.01.2022].
- TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“** (Hrsg.), 2020: Mobilitätssteckbrief für Berlin. Dresden Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018: 4. Zugriff: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/berlin_steckbrief_berlin_gesamt.pdf [abgerufen am 15.01.2022].
- Weissmüller, L.**, 2021: Come together. Süddeutsche Zeitung, Nr. 302. München, 30. Dezember: 9.

Prof. Dr. Karl Ganser

(1937–2022)

Unbedingt gilt Karl Ganser als einer der bedeutendsten Geographen und Stadtplaner Deutschlands. Im Zeitraum von 1989 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1999 verantwortete er das größte hiesige Strukturprogramm: die IBA Emscher Park. Unter seiner Initiative entstanden etwa der Landschaftspark Duisburg-Nord, der Nordsternpark in Gelsenkirchen und der Zollverein in Essen. Er setzte sich für den Erhalt baulicher Zeugen des Industriezeitalters im Ruhrgebiet ein. Bauten wie den Gasometer in Oberhausen oder das Stahlwerk in Duisburg-Meiderich rettete er vor dem Abriss. Heute sind sie Publikumsmagnete in der Region. Doch nicht nur die behutsame Transformation alter Industriearale und die Wiedergewinnung der Landschaft, auch bedeutende neue Architektur – etwa die Fortbildungsakademie Mont-Cenis in Herne und den Wissenschaftspark Rheinelbe in Gelsenkirchen – hat er ermöglicht. Bundespräsident Johannes Rau würdigte ihn als „Architekten des neuen Ruhrgebietes“.

Obleich er als Erfinder und Direktor der IBA seine größte Bekanntheit erreichte, bildet er für das BBSR auch einen institutionellen Referenzpunkt. Denn 1971 wurde er zum Leiter des Instituts für Landeskunde in Bonn berufen, das er alsbald mit dem Institut für Raumordnung verschmolz und zur Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung transformierte. Die BfLR wiederum, deren Leiter er bis 1980 blieb, war der direkte Vorgänger des heutigen Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Nicht nur bei dieser Fusionierung zeigte er

seine exorbitante Fähigkeit, Wege durch die Bürokratie zu bahnen; einem ständigen „Geht nicht!“ wusste er entgegenzustellen, wie es dann doch geht. Diese Fähigkeit mündete in einer seiner bekanntesten Aussagen: „IBA ist das, was eigentlich nicht geht“.

Seine Ideen trieb er mit großem Engagement und beneidenswertem rhetorischem Geschick voran; und damit konnte er andere Menschen begeistern. Die Verknüpfung zwischen Denken und Machen war eine seiner prägenden Eigenschaften. Für sein Schaffen erhielt er zahlreiche Würdigungen und Auszeichnungen. Einen Ruhestand im Wortsinn kannte Karl Ganser nicht, war er doch weiterhin als Publizist, Gutachter und Mediator tätig: So wurde er als Vermittler im Weltkulturerbe-Streit um die Dresdner Waldschlößchenbrücke berufen, und er war auch einer der intellektuellen Geburtshelfer der Bundesstiftung Baukultur. Er verstarb am 21. April 2022 im Alter von 84 Jahren in Nattenhausen, unweit der alten Dorfschmiede seines Großvaters in seinem Heimatort Breitenenthal, wo er seinen Lebensmittelpunkt hatte.

**Dr. Markus Eltges, Dr. Peter Jakubowski und
Dr. Robert Kaltenbrunner**
IzR-Schriftleitung

KARL GANSER – GRÜNDERVATER DER BFLR

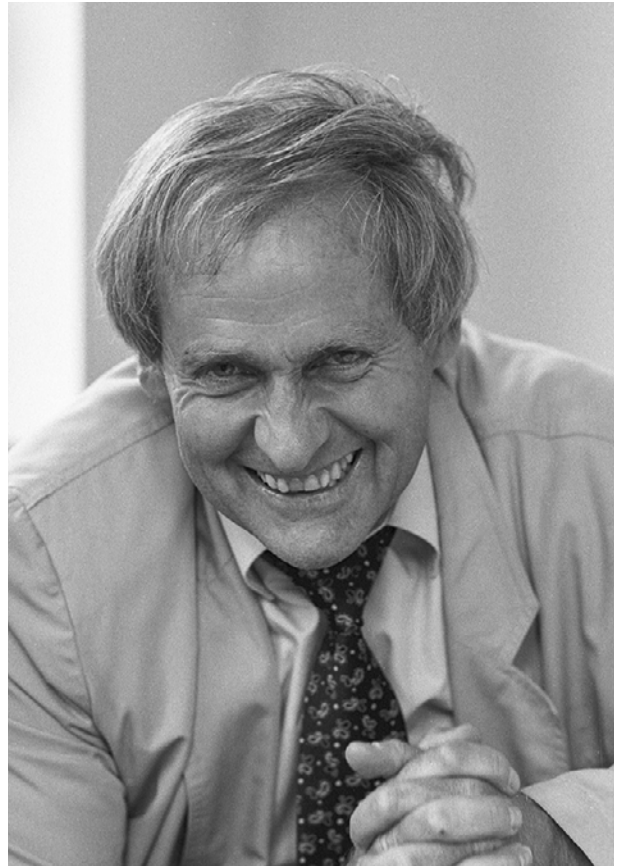


Foto: W. Dechau

Ein Nachruf von Heiner Monheim

Am 21. April 2022 verstarb im Alter von 84 Jahren Professor Dr. Karl Ganser in seiner schwäbischen Heimat. In den über 60 Jahren seines vielseitigen beruflichen Lebens beeinflusste er die Methoden und Themen der Raumforschung und Raumplanung maßgeblich. Von 1971 bis 1980 leitete er die damals neu gegründete Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), die er in dieser Zeit inhaltlich stark prägte. Er sorgte dafür, dass die besonders raumwirksamen Fachpolitiken des Bundes und der Länder ihre Konzepte und Maßnahmen mit wachsender Sensibilität für regionale Zusammenhänge umsetzten. Später gestaltete er die Städtebau- und Transformationspolitik in Nordrhein-Westfalen und die IBA Emscher Park im Ruhrgebiet und gab damit der dortigen Stadtplanung und Stadterneuerung, Stadtentwicklung, Denkmalpflege, Industriekultur und Verkehrsplanung wichtige Impulse.

Ganser und die Geographie

Karl Ganser begann seine Fachkarriere mit einem Studium der Biologie, Chemie und Geographie in München Ende der 1950er-Jahre. Vor allem das geographische Institut von Professor Wolfgang Hartke, dem Begründer der modernen Sozialgeographie, prägte ihn. Er wurde dort Assistent und blieb dem Institut auch später über Lehraufträge lange verbunden. Trotz seiner ursprünglich naturwissenschaftlichen Studienausrichtung entwickelte er bald einen sozialwissenschaftlichen und raumplanerischen Schwerpunkt und wurde früh für die Vorteile interdisziplinären Arbeitens sensibilisiert.

Den starken Planungsbezug erhielt er durch seine Auftragsarbeiten für die bayerische Landes- und Regionalplanung und vor allem für das in den Jahren vor der Olympiade 1972 in München neu gegründete Referat für Stadtentwicklung und strategische Vorbereitung der Olympischen Spiele. In dieses Referat wechselte er dann auch hauptamtlich und gehörte dort zum Kreis junger Planer um den damaligen

Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel, der sich durch seine führende Rolle im Deutschen Städtetag zunehmend auch bundespolitisch artikulierte.

Spätestens beim Geographentag in Bad Godesberg 1967 erhielt Karl Ganser intensiveren Kontakt zum Institut für Landeskunde (IfL), das diese Veranstaltung maßgeblich organisiert und inhaltlich strukturiert hatte. Er präsentierte zusammen mit den Sozialgeographen Wolfgang Hartke, Karl Ruppert und Franz Schaffer in viel beachteten, eloquent vorgetragenen Beiträgen methodisch und thematisch neue Ansätze der Stadt- und Regionalforschung als frühe Beispiele für planerisch und politisch relevante Angewandte Geographie. In dieser Zeit war er auch Öffentlichkeitsreferent des Verbandes der Berufsgeographen (später: Deutscher Verband für Angewandte Geographie – DVAG) und beanspruchte eine angemessene Rolle für die Geographie als Grundlagendisziplin für Stadt- und Regionalplanung, Entwicklungspolitik und regional bedeutsame Fachplanungen.

Ganser als Gründervater und Leiter der BfLR

Die BfLR entsteht als planungsbezogener Thinktank des Bundes

Mit einer Reihe leitender Mitarbeiter wechselte Hans-Jochen Vogel als Minister für Bauwesen und Städtebau in die damalige Bundeshauptstadt Bonn. Auch Karl Ganser gehörte zu dieser Gruppe. Er wurde 1971 als Nachfolger des pensionierten Emil Meynen zum Leiter des IfL berufen. Das IfL hatte für die deutsche Geographie mit der Herausgabe des Geographischen Taschenbuches und diverser landeskundlicher Schriftenreihen eine wichtige Servicefunktion wahrgenommen. In der Politik- und Planungsberatung des Bundes dagegen wurde es bis dahin wenig gefordert. Das sollte sich nun ändern. Das Bundeskanzleramt unter Kanzleramtsminister Professor Horst Ehmke sollte neben der typischen Koordinierungsfunktion eine strategische Steuerungsfunktion für die diversen Fachpolitiken des Bundes übernehmen. Dafür brauchte man eine wissenschaftliche Politikberatung durch eine Bundeseinrichtung, die im Bereich der differenzierten und aktuellen Regionalanalysen über ausreichend Know-how verfügte. Und dies hoffte man durch die Vereinigung des Instituts für Landeskunde mit dem Institut für Raumforschung zu erreichen.

1973 wurde daraus die neue Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) gegründet und Karl Ganser übernahm die Leitung. Die BfLR sollte die erforderlichen wissenschaftlichen Grundlagen durch Eigenforschung und durch Auftragsvergaben im Rahmen neuer Forschungsprogramme an renommierte Forschungsinstitute bereitstellen (u. a. Mittelfristiges Forschungsprogramm Raumordnung und Siedlungsentwicklung – MFPRS). Parallel dazu sollte sie den Fachdiskurs durch entsprechende publizistische Aktivitäten prägen. Auf dieser Basis bekam die Regionalisierung und Dezentralisierung der Fachpolitiken des Bundes, insbesondere mit ihren „Gemeinschaftsaufgaben“, ein ganz neues politisches Gewicht.

Webfehler dieser damaligen Neugründung war allerdings, dass der Bereich Städtebau und Stadtplanung in der BfLR nicht explizit verankert wurde. Dafür wurde 1973 vom Verein für Kommunalwissenschaft das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin geschaffen. Es wurde zu einem Thinktank für die Planungsaufgaben der deutschen Kommunen durch engagierte Forschungs-, Fortbildungs- und Informationsaktivitäten, oft auch in Kooperation mit der BfLR. Trotzdem sollten auch die Fachreferate der BfLR bei

ihren Regionalanalysen die lokalen Belange mit beachten und auf dieser Grundlage die Städtebauberichte der Bundesregierung inhaltlich vorbereiten. Erst später – Karl Ganser war schon lange zum Land Nordrhein-Westfalen gewechselt – wurden bei einer neuerlichen Umorganisation zum Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) auch explizit die städtebaulichen und stadtplanerischen Themen in dessen Aufgabenspektrum integriert.

Publikationen als Daueraufgabe

Die BfLR hatte privilegierten Zugang zu den Datenquellen der statistischen Landesämter und des Statistischen Bundesamtes sowie zu neuen methodischen und EDV-basierten Grundlagen für Regionalanalysen, insbesondere auch unterhalb der Ebene der Raumordnungsregionen und der Landkreise. So konnte sie ein Instrumentarium schaffen, das inhaltlich und methodisch immer weiter verfeinert wurde als sogenannte „Laufende Raumb Beobachtung“ und „Laufende Kleinräumige Raumb Beobachtung“ (letztere für repräsentativ ausgewählte Berichtsregionen). Solche Daten „füllten“ dann die neuen Publikationsreihen der BfLR.

Basis bildeten die monatlichen „IzR – Informationen zur Raumentwicklung“, in denen die eigenen Fachleute, aber auch Externe aus dem In- und Ausland ihre empirischen Befunde und konzeptionellen Thesen darstellen konnten. Meist erschienen in dieser Reihe Themenhefte, gelegentlich aber auch Variahefte mit verschiedenen Themen. In den nur unregelmäßig erscheinenden „FzR – Forschungen zur Raumentwicklung“ konnten die wissenschaftlichen Mitarbeitenden der BfLR in Form von Monographien ihre eigenen Forschungsergebnisse publizieren. Auch die Schwesterzeitschrift „RuR – Raumforschung und Raumordnung“ der Akademie für Raumforschung und Raumordnung (ARL) stand für Fachaufsätze des wissenschaftlichen Personals der BfLR zur Verfügung. Ergebnisse der von BfLR und Bundesbauministerium regelmäßig organisierten nationalen und internationalen Fachveranstaltungen wurden in der SSA-Reihe (Symposien, Seminare, Arbeitspapiere) veröffentlicht. Ein großes Sonderformat stellte der „AzR – Atlas zur Raumentwicklung“ dar, als Ergebnis eines mehrjährigen Projekts zur Regionalisierung aller raumwirksamen Fachpolitiken. Alle diese Publikationen erschienen in einem von Karl Ganser maßgeblich mitentwickelten Design und machten die Familie dieser Publikationen zu einer echten „Marke“.

Hinzu kamen die in Mehrjahresabständen herausgebrachten Raumordnungs- und Städtebauberichte an das Parlament, deren Analysen und Folgerungen maßgeblich von den Fachreferaten der BfLR vorbereitet wurden. Über die

Jahre prägte die BfLR mit diesem inhaltlichen und publizistischen Output die raumordnungspolitischen Debatten in Bund und Ländern maßgeblich. Daneben wurden Fachleute des BfLR immer wieder beauftragt, in den Schriftenreihen des Bundesbauministeriums Themenhefte zu betreuen, in den Reihen zur Städtebaulichen Forschung, zur Wohnungsbauforschung und zu sogenannten Studien- und Modellvorhaben. Nicht immer waren diese publizistischen Aktivitäten der BfLR konfliktfrei, weil natürlich die jeweils angesprochenen Fachressorts am Ende ihre eigenen Logiken für die Verteilung ihrer Investitionen und geförderten Einrichtungen hatten. Hier ging es immer wieder darum, zu beweisen, dass ausgewogene Regionalisierung mit den jeweiligen Zielsystemen der Fachplanungen kompatibel ist.

Karl Ganser stärkte die selbstbewussten Formulierungen politischer Forderungen an die Fachressorts durch seine Mitarbeitenden und deren pointiertes Auftreten in der Fachöffentlichkeit und breiten Öffentlichkeit. Die gelegentlich mit der BfLR kooperierenden anderen Bundesbehörden (z. B. Umweltbundesamt, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Naturschutz) beneideten die wissenschaftlichen Mitarbeitenden der BfLR um diese großen Freiheiten.

Studien- und Modellvorhaben, ExWoSt-Programme

Gerade angesichts der Politiknähe der Arbeit der BfLR lag es nahe, sich auch intensiv der Umsetzung von Konzepten zu widmen. Dafür gab es im Städtebau schon lange das Format der vom Bund geförderten Studien- und Modellvorhaben mit einer eigenen Schriftenreihe. Diese wurden aber lange Zeit rein additiv ohne breite analytische Fundierung konzipiert und umgesetzt. Hiergegen setzte Karl Ganser mit der BfLR die Idee eigener, themenzentrierter Modellvorhaben, aus denen später das ExWoSt-Programm (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) hervorging. Zwei dieser Modellvorhaben, die über Jahrzehnte beachtliche Langfristwirkungen entfaltet haben, seien exemplarisch genannt:

- Das Modellvorhaben „Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte“ wurde Grundlage für viele Maßnahmen zum Energiesparen im Wohnungs- und Städtebau sowie zur Förderung regenerativer Energien. Diese Maßnahmen wurden zum Dauerbrenner der deutschen Energiepolitik und haben gerade durch die Ukraine-Krise und die Klimakatastrophe brandaktuelle Relevanz erhalten.

- Das Modellvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ wurde mit zunächst nur sechs Modellstädten zur konzeptionellen Blaupause für die kommunale Verkehrswende und hat in der Folge verschiedene Novellierungen im Bereich der Tempolimits, der Straßenbaurichtlinien

und der Parkpolitik initiiert. Parallel dazu legte das Umweltbundesamt ein Zwillingsprogramm zur kommunalen Fahrradförderung auf. Heutige Verkehrswendeprogramme basieren vielfach auf den damals erarbeiteten Grundlagen.

Gansers Einsatz für NRW

Ganser als „Ministerialer“ vollzieht eine neue Stadt- und Verkehrsentwicklung in NRW

1980 kam es zu einer epochemachenden Verbindung zwischen Karl Ganser und dem damaligen Landesminister für Landes- und Stadtentwicklung in Nordrhein-Westfalen, Christoph Zöpel. Der Minister bot Karl Ganser die Möglichkeit, die neu firmierte Stadtentwicklungsabteilung zu leiten und damit die bisherige Städtebau- und teilweise auch Verkehrspolitik des Landes neu auszurichten. Bis dahin dominierte in NRW die Flächen- und Kahlschlagsanierung. Der Wohnungsbau forcierte suburbane Großwohnanlagen. Die Verkehrspolitik okkupierte mit ihren Stadtautobahnprojekten die Stadterneuerung. Und ein Großteil des Sanierungsgeldes von Bund und Land floss in Betriebsstandortverlagerungen aus den klassischen Gemengelagen der frühen Industrialisierung auf die „grüne Wiese“ mit nachfolgendem Abriss der alten Industrieanlagen und Gebäude. Die vielen Klein- und Mittelstädte mit ihrer vielfach historischen Bausubstanz in den Stadtkernen wurden sträflich vernachlässigt.

Karl Ganser und Minister Zöpel vollzogen ein Vollbremsung dieser Konzepte und legten neue Programme für die behutsame Stadterneuerung auf – zunächst gegen den erbitterten Widerstand der etablierten Immobilienwirtschaft und Baukonzerne und vieler betroffener Kommunen. Aber die beiden setzten ihren Kurs beharrlich und immer erfolgreicher durch. Zum Wohle der vielen Klein- und Mittelstädte wurden die beiden Arbeitsgemeinschaften „Historische Stadtkerne“ und „Historische Ortskerne“ gegründet. Als Antithese zum Stadtautobahnbau wurden in Anknüpfung an die Modellprogramme der BfLR und des Umweltbundesamts Programme zur Verkehrsberuhigung, Fahrradförderung und Wohnumfeldverbesserung aufgelegt. Als Kontrast zum monotonen Massenwohnungsbau in suburbanen Großwohnsiedlungen wurde mehr kleinteiliger, qualitativvoller Wohnungsbau im Bestand mit entsprechenden Partizipationspotenzialen auf der Basis erfolgreicher Wettbewerbe betrieben. Das Bauen im Bestand mit der kleinteiligen Nachverdichtung

wurde engagiert gefördert. Die durch Immobilienspekulation hochgradig gefährdeten Arbeitersiedlungen insbesondere des Ruhrgebiets wurden als wichtiges industriekulturelles Erbe trickreich erhalten.

Ganser als Geschäftsführer der IBA Emscher Park

Die Internationale Bauausstellung (IBA) Berlin hatte sich zwischen 1978 und 1987 erstmals der Stadterneuerung und dem Bauen im Bestand gewidmet. Es lag nahe, als strukturellen Impuls eine weitere IBA im besonders vom Strukturwandel gebeutelten nördlichen Ruhrgebiet zu organisieren. Dafür wurde 1989 die IBA Emscher Park als thematisch breit gefächertes Programm aufgelegt. Sie bot die einmalige Chance, mit einer Vielzahl von Projekten zu beweisen, dass Planung auch kreativ, bürgernah und ohne das Primat ökonomischer Verwertungszwänge möglich ist und zu überzeugenden Ergebnissen führen kann. Geschäftsführer dieser IBA wurde Karl Ganser.

Die IBA begann stark partizipativ, mit vielen Wettbewerben und dem Anspruch, einer ganzen, großen Region Innovations- und Kreativitätsimpulse zu geben. Und tatsächlich wurden aus fast 400 Ideen in einem stufenweisen Qualifizierungsprozess ca. 130 städtebauliche, ökologische und denkmalschützende, industriekulturelle Projekte ausgewählt und in einem zehnjährigen Prozess realisiert. Sie erregten später weltweit sehr viel Aufsehen und fanden breite Anerkennung. Durch sein herausragendes persönliches Engagement wurde Karl Ganser zum „Mister Ruhrgebiet“, zum „Marathonmann“, der sich in seiner umwerfenden Kreativität und Findigkeit in der Mobilisierung von Akzeptanz und quer zu normalen, trägen Verwaltungshandeln liegenden Umsetzungspfaden durch nichts und niemanden entmutigen ließ.

Umso mehr ärgerte sich Karl Ganser nach seiner Pensionierung im Jahr 1999, wie sehr sich im Ruhrgebiet trotz der IBA das frühere business as usual wieder breitmachte, wie wenig

sich der kommunale Planungsalltag und das wirtschaftliche Investieren wirklich von den Leuchtturmprojekten inspirieren ließ. Er zitierte als abschreckendes Beispiel dafür oft den Verkehrsbereich, in dem das Ruhrgebiet trotz IBA aus seiner chronischen Auto- und Straßenbaufixierung bislang nicht wirklich herausgefunden hat.

Trotz dieser Einschränkungen erreichte er auch in den Folgejahren als oft gefragter Berater noch vielfach Erfolge, bei-

spielsweise im Bereich der Industriekulturdenkmalpflege beim Erhalt der Völklinger Hütte im Saarland, beim Erhalt des Jugendstilgaswerks in Augsburg, beim Erhalt der städtischen Wasserkanallandschaft in Augsburg oder beim Erhalt der Blei- und Silberhütte in Braubach im Mittelrheintal. Und er engagierte sich vielfach in Bürgerinitiativen gegen überzogenen Straßenbau und großflächige Naturzerstörung – vor allem in seiner schwäbischen Heimat, aber als Gutachter auch im Streit um die Dresdner Waldschlößchenbrücke.

Prof. Heiner Monheim

war mit Karl Ganser 55 Jahre verbunden: als Student am Münchener TH-Institut 1967–1971, als Werkstudent im Stadtentwicklungsreferat München 1968–1971, als Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Referatsleiter Infrastruktur in der BfLR 1971–1985, als Referatsleiter Stadtverkehr und Verkehrsberuhigung im NRW-Städtebau- und Verkehrsministerium 1985–1995, während dieser Zeit 1990–1995 auch als Projektmitwirkender im IBA-Projekt Bahnhöfe der Köln-Mindener-Eisenbahn.



Das nächste Heft:

Deutschland 2050

Megatrends wie der Klimawandel, die Überalterung der Gesellschaft, die Digitalisierung oder die internationale Migration werden Deutschland in den nächsten Jahrzehnten prägen. Als größte Treiber des Wandels erzeugen sie umfassende Veränderungen, weil sie viele gesellschaftliche Teilbereiche maßgeblich beeinflussen.

Die nächste IzR-Ausgabe untersucht, wie sich Deutschland in den nächsten 30 Jahren im Detail entwickeln könnte. Die Autorinnen und Autoren werfen einen Blick auf mögliche Zukünfte und beleuchten dabei unterschiedliche Themenbereiche: von Siedlungsstruktur und Landnutzung, Wohnen, Integration und gesellschaftlichem Zusammenhalt über Strukturwandel und Digitalisierung der Arbeitswelt, Verkehr und Infrastruktur bis hin zu Gesundheit und Altersarmut.

Fest steht, dass in den nächsten Jahrzehnten enorme ökologische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Herausforderungen auf unser Land warten. Die Beiträge im Heft beschäftigen sich daher auch mit der Frage, wie Deutschland im Jahr 2050 aussehen sollte – und was Politik und Planung dazu beitragen können.

Übrigens ...

Auf der IzR-Internetseite bieten wir Ihnen ergänzend zu den Heften Leseproben, ausführliche Autorenporträts und weitere Informationen zum jeweiligen Thema. Dort finden Sie im Archiv 18 Monate nach Erscheinen der Hefte alle Beiträge online. Besuchen Sie daher auch unsere IzR-Seite: www.bbsr.bund.de/izr

Alle Veröffentlichungen des BBSR finden Sie unter www.bbsr.bund.de

Bestellung: Franz Steiner Verlag
Birkenwaldstraße 44
70191 Stuttgart
Telefon +49 711 2582-314
Telefax +49 711 2582-390
www.steiner-verlag.de/izr





**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Weitere Informationen
www.bbsr.bund.de/izr